

تطور طرق النقل والمواصلات في دمشق

وأثره على حركة التجارة في ظل التنظيمات العثمانية ١٨٦٤ - ١٩١٤م

د/ نيفين مصطفى حسن سعد

أستاذ التاريخ الحديث والمعاصر المساعد

كلية الآداب - جامعه المنوفية

ملخص الدراسة :

تعد دراسة طرق النقل والمواصلات من الدراسات الهامة التي أوضحت الصراع والأطماع الأجنبية على ولايات المشرق العربي في العهد العثماني عامة، ومدينة دمشق خاصة.

ساهمت طرق النقل والمواصلات بصورة كبيرة في تسهيل حركة النقل والتجارة، والتطوير الداخلي للمدينة بنفس القدر، فليس هناك من مدينة أو عاصمة إلا وتكون متعلقة أو مرتبطة بنظام الطرق وتطوير الشبكات. وتعد وسائل المواصلات من المقومات الأساسية التي تساهم بشكل كبير في التنمية الاقتصادية لأي دولة، حيث يعتمد التبادل التجاري على مدى توافر وسهولة طرق النقل ووسائله، والتي تؤدي دوراً مهماً في ترابط أجزاء البلاد، ووحدة السكان وتوثيق الروابط الاجتماعية والتبادل التجاري. ومدينة دمشق هي منارة الشرق ولؤلؤته، وهي تشكل ركناً أساسياً في الوطن العربي من جهة، وأساسى في البحث من جهة أخرى، حيث طرأ على المدينة تطورات اقتصادية صنعتها الظروف التي أدت إلى التطور الاقتصادي وتطوير شبكة الطرق والمواصلات. وتهدف الدراسة إلى بحث وتطور طرق النقل والمواصلات في دمشق، وظهور الأوروبيين بصورة واضحة في القرن التاسع عشر واستثمار رأس المال بأشكال مختلفة للاستغلال والنهب الاستعماري من خلال فتح باب الاستثمارات وذلك عبر الامتيازات الأجنبية.

ومن هنا تأتي أهمية البحث، كونه سيتناول فترة مفصلية من التاريخ العثماني، وهي فترة التنظيمات والإصلاحات العثمانية.

الكلمات الدالة: دمشق، مواصلات، دول أوروبية، دولة عثمانية.

أهمية الدراسة :

تأتي أهمية الدراسة في تناوله موضوع خاص بطرق النقل والمواصلات في دمشق وأثرها على التجارة، وأهمية دور دمشق كعاصمة تاريخية لسورية الكبرى في مواجهة الأحداث والتطورات الاستعمارية للبلاد، فدمشق قلب المنطقة ومركزها التاريخي والحضاري.

ومن هنا يأتي السؤال:

١. ما العائد من تطوير وسائل المواصلات على دمشق فترة البحث بالنسبة للمدينة خاصة وسورية عامة؟

٢. ما أثر الاستعمار الغربى على البنية الاقتصادية لمدينة دمشق ؟

أهداف الدراسة :

تهدف الدراسة إلى توضيح تطور المواصلات ووسائل النقل البرى والبحرى والطرق المعبدة فى دمشق، وأثر تطور الطرق على التجارة، وأهم مشاريع تمديد السكك الحديدية فى تلك الفترة التاريخية.

الدراسات السابقة:

تعد الكتابة عن تطور حركة النقل والمواصلات فى دمشق قليلة العدد، ورغم ذلك سُطرت بعض الدراسات وأُلفت بعض المراجع عن بلاد الشام عامة ومن تلك الدراسات مايلى:

١. دراسة بدر الدين السباعى : أضواء على الرسمال الأجنبى فى سورية ١٨٥٠-١٩٥٨ مطبعة دار الجماهير، دمشق، ١٩٦٧.

يتناول الكتاب أهم خصائص تطور سورية التاريخى فى هذه المرحلة، الأشراف الأجنبى على تجارة سورية الداخلية والخارجية، أشكال تغلغل الرسمال المصرفى الأجنبى فى سورية (البنوك - القروض)، سيطرة الرسمال الأجنبى على المراكز الحساسة فى الصناعة والنقل، الرسمال الأجنبى فى عنفوان سيطرته ١٩١٨ - ١٩٤٣، الرسمال الأجنبى فى مرحلة تمتع سورية باستقلالها السياسى ١٩٤٣ - ١٩٥٨م.

٢. دراسة عزة على آق بيق: تاريخ السكك الحديدية فى البلاد الشامية أواخر الحكم العثمانى وآثارها السياسية والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية ١٨٩١-١٩١٨، دار العرب، دار نور حوران، دمشق - سورية، ٢٠١٨م.

يقدم الكتاب معلومات قيمة عن الثورة الصناعية فى انجلترا وانعكاسها على العالم الخارجى، وخاصة على ولايات الدولة العثمانية، الحالة العامة للطرق والنقل فى الدولة العثمانية قبل دخول الخطوط الحديدية إليها، ودخول الخطوط الحديدية فى بلاد الشام، وفى النهاية أثار دخول الخطوط الحديدية إلى بلاد الشام .

٣. محمد كرد على: خطط الشام، مطبعة الأعلمى، بيروت، ٦ أجزاء، ١٩٨٣.

يتناول الجزء الخامس منه كل ما يتعلق بتاريخ بلاد الشام الاقتصادى، وخاصة فيما يتعلق بأحوال الطرق البرية بأنواعها ونشأة الخطوط الحديدية وتطورها، ووجود المستثمرين الجانب وما ترتب على عمليات تطوير الطرق من نتائج على بلاد الشام.

٤. عبد العزيز محمد عوض: الإدارة العثمانية في ولاية سورية ١٨٦٤-١٩١٤، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٩.

يقدم هذا الكتاب وصفاً موضوعياً لفترة التنظيمات العثمانية وأثرها في حكم الولايات العربية، كذلك التقسيمات الإدارية في بلاد الشام، والجهاز الإداري والقضائي والعسكري والأمن، كما وصف موارد ولاية سورية ونظام الأرض والزراعة والتعليم والمواصلات، والتواجد الأجنبي في البلاد .

٥. ماري دكران سركو: دمشق فترة السلطان عبد الحميد الثاني ١٢٩٣-١٣٢٥هـ/١٨٧٦-١٩٠٨م، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب - وزارة الثقافة، دمشق، ٢٠١٠.

يبحث هذا الكتاب في تاريخ مدينة دمشق فترة السلطان عبد الحميد الثاني ويقدم دراسة وافية عن المدينة في أربعة فصول وخاتمة تتناول: دراسة عن عناصر السكان في مدينة دمشق، دراسة المجتمع الدمشقي عاداته وتقاليده، أوضاع الزراعة والصناعة والتجارة في المدينة وأنواع العملة، هذا بالإضافة للمنشآت الاجتماعية من خانات وفنادق بالمدينة، وتطور المدينة العمراني ودور الولاة العثمانيين وأهم أعمالهم في المدينة، وفي النهاية الخاتمة شملت كل ما توصل إليه البحث.

وفضلاً عما تقدم اعتمدت الدراسة على عدد لا بأس به من المصادر والمراجع العربية والأجنبية والدوريات، والتي أثرت البحث بمعلومات هامة عن الموضوع.

منهج الدراسة :

المنهج المتبع هو المنهج العلمي التاريخي القائم على جمع المادة العلمية من مصادرها الأصلية، وتحليلها ونقدها، ثم إعادة كتابتها في محاولة للوصول إلى الحقيقة التاريخية.

محتويات الدراسة:

تشتمل الدراسة على خمسة محاور يتناول أولها التطور الإداري لمدينة دمشق في ظل الحكم العثماني. والثاني الامتيازات الأجنبية وتغلغل النفوذ الأجنبي في دمشق. والثالث التنظيمات العثمانية وأثرها في دمشق. والرابع حركة النقل والطرق في دمشق. الخامس أثر تطور طرق النقل والمواصلات في دمشق: تنتهي الدراسة بخاتمة تتبع أبرز النتائج التي خلص إليها البحث.

مقدمة

شهدت مدينة دمشق في النصف الأول من القرن التاسع عشر سلسلة من التغيرات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية، وذلك نتيجة لحدثين ظهوروا بصورة واضحة في بلاد الشام عامة ودمشق خاصة، الحدث الأول كان الثورة الصناعية التي ظهرت في إنجلترا في النصف الثاني من القرن الثامن عشر، وانتقلت من أوروبا إلى ولايات المشرق العربي وخاصة بلاد الشام، والحدث الثاني فهو الحكم المصري لبلاد الشام ١٢٤٧-١٢٥٦هـ/١٨٣١-١٨٤٠م. وتزامن هذه التطورات مع حركة الإصلاحات العثمانية في أواخر القرن الثامن عشر والتي بدأت بإصلاح الجيش العثماني، وشمل تطبيق الإصلاحات الجديدة في جميع المجالات. وأدى هذا التدخل الأوروبي إلى سيطرة أوروبا كرأسمالية استعمارية على ولايات المشرق العربي ومنها بلاد الشام عامة ودمشق خاصة.

وتعد أوضاع مدينة دمشق صورة مصغرة للوضع العام في سورية، حيث تتمتع دمشق بموقع مميز بين ولايات السلطنة العثمانية، وكانت مدينة دمشق من المدن المحببة لسلطين الدولة العثمانية، فقد ذكرها ابن كنان في "يوميات دمشقية"، أن السلطان محمود الثاني^(١) أرسل يوصى بدمشق قائلاً: "إنها مالكانتي"^(٢) لا أحد يؤذيها بشئ"، وأوصى بالعدل والعدالة في المدينة، ومن هنا يتضح أنها مدينة محببة إليه ويهمه أمرها كثيراً^(٣).

وتعتبر مدينة دمشق من أبرز مدن سورية الكبرى، وأكثرها إثارة للذاكرة التاريخية، وأهمها وأكبرها نمواً اقتصادياً. وقلب شبكة المواصلات في بلاد الشام، ففيها تلتقى الطرق الطولية والعرضية القادمة من

(١) السلطان محمود الثاني: هو السلطان الثلاثون من سلاطين آل عثمان، شقيق السلطان مصطفى الرابع، وهو ابن السلطان عبد الحميد الأول، ولد عام ١١٩٩هـ/١٧٨٤م، ارتقى السلطان محمود الثاني العرش وهو في الثالثة والعشرين من عمره، وكانت خبرته السياسية محدودة، إلا أنه كان تلقى تعليماً ممتازاً في القصر جعله يمتلك قدراً من الرؤية السياسية حول ما يحدث في داخل الدولة وخارج حدودها. (محمد سهيل طقوش، تاريخ العثمانيين من قيام الدولة إلى الانقلاب على الخلافة، دار النفائس، الطبعة الثالثة، بيروت - لبنان، ٢٠١٣م، ص ٣٢٧؛ جرجي زيدان، تراجم مشاهير الشرق في القرن التاسع عشر، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، ج ١، القاهرة، ٢٠١٢، ص ٧١-٧٧).

(٢) مالكانة: هو تملك مؤقت للأرض، مقابل مبلغ مالي معلوم، وهو بديل عن نظام الالتزام، وكان صاحب الملكانة يرفق بالفلاحين لزيادة انتاجهم، وكان الأمراء أصحاب الملكانات ينيون عنهم من يقوم مقامهم (محمد بن كنان الصالح: يوميات شامية من ١١١١-١١٥٣هـ/١٦٩٩-١٧٤٠م، تحقيق أكرم حسن العلي، دار الطباع للنشر، دمشق، ط ١، ١٩٩٤، ص ٢٨٤، ح ٢).

(٣) ماري دكران سركو: دمشق فترة السلطان عبد الحميد الثاني ١٢٩٣-١٣٢٥هـ/١٨٧٦-١٩٠٨م، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب - وزارة الثقافة، دمشق، ٢٠١٠، ص ٨. محمد بن كنان الصالح: مصدر سابق، ص ١١٢.

داخل بلاد الشام أو من خارجها. لذلك أسهب الجغرافيون والمؤرخون في وصفها وذكر فضائلها، وخططها وجمالها ومسجدها وقلعتها ومآثرها^(٤)، حيث ذكرها ابن حوقل بقوله: "وهي أجمل مدينة بالشام، في أرض مستوية"^(٥).

التطور الإداري لمدينة دمشق في ظل الحكم العثماني حتى اعلان التنظيمات ١٨٦٤:

دخلت بلاد الشام عامة ودمشق خاصة منذ عام ١٥١٦م تحت الحكم العثماني، وخضعت للسيطرة العثمانية طوال أربعة قرون وأكثر، إلى أن تم الانتهاء من هذه السيطرة عام ١٩١٨م في أعقاب الحرب العالمية الأولى، إثر الثورة العربية الكبرى ١٩١٦م ضد الأتراك ودخول الجيش العربي بلاد الشام^(٦).

تعد دمشق إحدى أكبر الحواضر العربية الإسلامية باعتبارها كانت عاصمة الدولة الأموية، وتتبع أهميتها السياسية والاستراتيجية من كونها حاضرة أساسية في بلاد الشام^(٧).

ونالت مدينة دمشق أهميتها منذ القدم، وذلك من خلال موقعها الجغرافي المميز وروضتها الفخاء وواحتها الخضراء^(٨). كما استمدت مكانتها وأهميتها نتيجة وقوعها على السهل الجنوبي الشرقي لسلسلة جبال لبنان. وهذا أدى إلى اشتهاها بتنوع مزروعاتها وتعدد صناعاتها، وأصبحت منذ مطلع القرن السادس عشر مركز إحدى ولايات الدولة العثمانية وملتقى تجمع العلم والعلماء، ومركز هام لتجمع الحجاج لإتجاههم إلى مكة^(٩).

(4)Christina Phelps Grant, **The Syrian Desert Caravans Travel And Ezploration**, NewYork , The Macmillan company , 1938.p.6.-8.

(٥) أبو القاسم محمد ابن حوقل البغدادي الموصلی (ت ٣٦٧هـ): **صورة الأرض**، دار صادر، أفست، ليدن، بيروت، ١٩٣٨م، ص ١٥٦.

(٦) بدر الدين السباعي، **أضواء على الرسمال الأجنبي في سورية (١٨٥٠-١٩٨٥م)**، دار الجماهير، دمشق، ١٩٦٧، ص ٣.

(٧) راغب العلي: **"بعض معالم دمشق الاجتماعية في أواخر القرن الثامن عشر ومطلع القرن التاسع عشر الميلادي (١٢١٠-١٢٢٤هـ / ١٧٩٥-١٨٠٩م)**" مجلة دراسات تاريخية، جامعة دمشق، العدد ١٠٣-١٠٤، ديسمبر ٢٠٠٨، ص ١٥٧.

(٨) جان سوفاجيه: **دمشق الشام لمحة تاريخية منذ العصور القديمة حتى العصر الحاضر**، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٣٦، ص ٦؛ يوسف جميل نعيسة، **مجتمع مدينة دمشق ١١٨٦-١٢٥٦هـ / ١٧٧٢-١٨٤٠م**، طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق، الطبعة الأولى، ١٩٨٦م، ج ١، ص ٢٧٧.

(٩) ليندا شيلشر: **دمشق في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر**، ترجمة عمرو الملاح ودينا الملاح، دار الجمهورية للطباعة والنشر، دمشق - سورية، الطبعة الأولى، ١٩٩٨، ص ١٧.

ومع تطور المدينة في العصر الحديث اجتذبت إليها التجار. وزادت التجارة عبر مسالك الصحراء، وأصبحت تجارتها داخلية مع مدن الشام وخارجية مع الساحل الشرقي للبحر المتوسط، وآسيا، وأوروبا، وشمال إفريقيا، مما جعلها من أهم المدن في شبكة التجارة العالمية وأدت كثرة المبادلات التجارية إلى نشوء الأسواق، والمراكز التجارية داخل دمشق للتصدير والاستيراد، والاستهلاك المحلي وبدأت الحاجة لإنشاء الطرق، وإصلاح القديم منها لكي تسهل على المسافرين عملية السفر، وتقلل من رهبة الارتحال، وإمكانية التصدي لقطاع الطرق، وإيجاد الأمان لدى المسافرين، والتأمين على بضائعهم، فكانوا يتكثرون جماعات ويسيروا معاً ليلاً نهاراً^(١٠)، وكانت القوافل التجارية تتجه من دمشق باتجاه بيروت، وبغداد وحلب والقدس ومصر كانت تسير على الدروب الطويلة بأعداد كبيرة^(١١)

ونجد أنه منذ منتصف القرن السادس عشر الميلادي وخاصة في عهد السلطان سليمان القانوني^(١٢) القانوني^(١٢) تم وضع نظم اداري لجميع الولايات العربية الواقعة تحت حكمه، وشمل هذا النظام تقسيم الولايات إلى "إيالات"(ولايات)^(١٣) وهذه الولايات مقسمة إلى أجزاء صغيرة تسمى سناجق^(١٤)، وقد تغير هذا التنظيم بطبيعة الحال في القرن السادس عشر الميلادي بعد وصول الدولة العثمانية إلى أوج اتساع

(١٠) نايف صياغه: الحياة الاقتصادية في مدينة دمشق في منتصف القرن التاسع عشر، وزارة الثقافة، دمشق، ١٩٩٥م، ص ٤٩، ١٦٢-١٦٣ .

(١١) نايف صياغه: المرجع السابق، ص ١٦٢-١٦٣ .

(١٢) السلطان سليمان القانوني: هو ابن السلطان سليم الأول، ولد في طرابزون عام ١٤٩٤م وتولى الحكم عام ١٥٠٠م، عرف باسم سليمان القانوني نسبة إلى اصداره قانون نامة مصر عام ١٥٢٥م وادخاله تعديلات على القوانين في الدولة وإصلاح نظام القضاء، تميز عهده بالفتوحات شرقاً وغرباً (عبد الوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ط ٢، لسنة ١٩٩٣، ج ٣، ص ٤١).

(١٣) إيالات: أكبر التقسيمات الإدارية في الدولة العثمانية، فقد كانت الدولة مقسمة إدارياً إلى إيالات، والايالات إلى سناجق والسنجق إلى أقضية، والأقضية إلى نواحي، والنواحي إلى قرى، وقد أشرف على الإيالات في الدولة العثمانية أمير الأمراء ثم الوزراء بعد القرن السادس عشر الميلادي، حيث كانوا يمثلون السلطان ويجمعون بين الحكم الإداري والعسكري للايالة، ولهم النفوذ المطلق ما عدا الحالات القضائية(سهيل صابان، المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، مكتبة الملك فهد الوطنية، السلسلة الثالثة (٤٣) الرياض، ٢٠٠٠، ص ٤٥).

(١٤) سنجق: Sancsk وهي تعني العلم واللواء الخاص بالدولة، ثم خص بها اللواء الذي يمنحه السلطان للوالي أو الأمير تعبيراً عن ثقته بأنه أهل للحكم، ثم تطورت الدلالة فأصبحت تعني قسماً إدارياً من أقسام الدولة، وكان حاكم السنجق قبل عهد التنظيمات حاكماً عسكرياً ليس متاح له التدخل في شؤون القضاء والعدالة، وأصبح عقب عهد التنظيمات متصرف (سهيل صابان: المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، مطبوعات الملك فهد الوطنية، سلسلة الثالثة (٤٣) الرياض، ٢٠٠٠، ص ١٣٦؛ محمد علي الأنسي: قاموس اللغة العثمانية الدراري اللامعات في منتخبات اللغات، لسنة ١٣٢٠هـ، ص ٣٠٠).

لها، وكانت ولاية ولايات بلاد الشام عامة ودمشق موضوع البحث خاصة هي إحدى تلك الولايات العربية والتي تقسمها إلى تسع ألوية (سناجق) في القرن السادس عشر الميلادي، وفي القرن السابع عشر كانت دمشق مقسمة إلى عشرة سناجق^(١٥). وفي بداية القرن الثامن عشر كانت دمشق مركز إيالة الشام. وبقيت بلاد الشام عامة ودمشق خاصة في ظل التقسيمات الإدارية السابقة حتى الفتح المصري لها في عهد محمد علي باشا.^(١٦)

وفي النصف الأول من القرن التاسع عشر في أثناء الحكم المصري لبلاد الشام ألغى إبراهيم باشا^(١٧) التقسيمات الإدارية التي سادت بلاد الشام في العهد العثماني، وقام بتعيين متسلمين^(١٨) على مدن الشام (طرابلس وبيروت صور وصيدا) تم ربط إدارتهم به مباشرة، وبعد عام تم تعديل هذا النظام، وفي أكتوبر ١٨٣٢م فوض الأمر إلى الأمير "بشير الشهابي الثاني"^(١٩) وعهد إليه بالإدارة ولكن الأمير بشير عهد أمر إدارتهم إلى أقاربه^(٢٠).

^(١٥) أندريه ريمون، المدن العربية الكبرى في العصر العثماني، ترجمة لطيف فرج، دار الفكر للدراسات والتوزيع والنشر، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩١، ص ٢٣.

^(١٦) عبد العزيز محمد عوض: الإدارة العثمانية في ولاية سورية ١٨٦٤-١٩١٤، دارا لمعارف، القاهرة، ١٩٦٩، ص ٦٢-٦٣.

^(١٧) إبراهيم باشا: هو إبراهيم باشا بن محمد علي "باشا" قائد بعيد المطامح، من ولاية مصر، ولد في "تصرتلي" بالقرب من قولة (بالرومللي) وقدم مصر مع طوسون بن محمد علي، سنة ١٢٢٠هـ، وتعلم بها وأرسله أبوه محمد علي سنة ١٢٣١هـ بحملة على الحجاز ونجد، ثم جعله قائداً للحملة المصرية في حرب المورة سنة ١٢٣٩هـ وفي سنة ١٢٤٧هـ سيره بجيش إلى سورية، فاستولى على عكا ودمشق وحمص وحلب، وانقادت له بلاد الشام. ودخل الاسكندرون وتوغل في الأناضول وتجاوز جبال طوروس وقارب الآستانة، وتدخلت الدول الأجنبية، وعقدت معاهدة "كوتاهية" ١٢٤٨هـ/١٨٣٣م، وهي تقضى بضم سورية إلى مصر وتوليه إبراهيم باشا عليها، (خير الدين الزركلي، الأعلام قاموس تراجم لشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين، دار العلم للملايين، بيروت- لبنان، ج ١، ط ١٥، مايو ٢٠٠٢، ص ٧٠).

^(١٨) المتسلم: كان لكل مدينة متسلم يتولى إدارة أعمال البلد ومراقبتها، ويقوم في أحوال كثيرة بالأعمال التي يقوم بها قضاة الصلح والمجالس البلدية (سليمان أبو عز الدين: إبراهيم باشا في سورية، المطبعة العلمية، بيروت، ١٩٢٩، ص ١٣٤).

^(١٩) بشير الشهابي الثاني: هو بشير بن قاسم بن عمر الشهابي ولد عام ١١٧٣هـ/١٧٦٠م، وتوفي عام ١٢٦٦هـ/١٨٥٠م هو أكبر الأمراء الشهابيين، وكان لهم شأن في لبنان ووادي التيم بسورية، ولد في قرية غزير بالقرب من بيروت، ومات والده سنة ١١٨١هـ، وتزوجت أمه وأهملت أمره، وتم نقله إلى برج البراجنة (بظاهر بيروت) ولما أتم السادسة عشرة قصد دير القمر وأقام في بيت الدين مده عند (شيخ خلوة) ثم اتصل بأحمد باشا الجزائر وإلى صيدا فقره منه، واستمر عنده حتى ولاه إمارة لبنان ١٢٠٣هـ وكانت له حوادث كثيرة وعزل مرات وأعيد، وكثر خصومه فقاومهم، ولما قدم إبراهيم باشا على سورية آزره، ولما عاد إبراهيم باشا من سورية قبض الأنجليز علي بشير الشهابي ونفوه إلى مالطة عام ١٢٥٦هـ مع زوجته وأبائه، ثم ألتبس العفو بالعودة إلى

وفي عام ١٨٣٩م أواخر الحكم المصري أصبحت بلاد الشام مقسمة إلى عدد من الوحدات الإدارية هي إيالات الشام وحلب وصيدا وطرابلس الشام ويافا وأدنة. وعند عودة العثمانيين إلى بلاد الشام في عام ١٨٤٠م عادت معهم تشكيلاتهم الإدارية التي كانت موجودة قبل الحكم المصري^(٢١).

وأضفى عليها العثمانيون أهمية دينية من خلال مراعاتهم لوضعها في تدرج المناصب القضائية. وعادت المدينة وازدهرت وبقوة بعد ذلك وأصبحت مركزاً لولاية كبيرة بعد الفتح العثماني. وكان من ولاياتها البارزين مدحت باشا^(٢٢) الذي أدخل فيها العديد من الإصلاحات وفي كل المجالات^(٢٣).

وفي عام ١٨٦٤م صدر لبلاد الشام عامة قانون الولايات وتم ضم بيروت إلى ولاية دمشق التي كانت تعرف آنذاك باسم (ولاية سورية)، وفي عام ١٨٨٨م تم إعادة تشكيل ولاية مستقلة مركزها بيروت، وأصبح لها مجلس إدارة يتألف من كبار الموظفين^(٢٤).

استنابول، فأذن له، وعاد إلى استنابول، ثم ذهب بروسة سنتين، وعاد إلى استنابول واستقر فيها حتى توفي ودفن في دير الأرمن الكاثوليكين في غلطة (خير الدين الزركلي، قاموس الأعلام، ج ٢، ص ٥٧).

(٢٠) سليمان أبو عز الدين: مرجع سابق، ص ١٣٢.

(٢١) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٦٤.

(٢٢) مدحت باشا: هو أحمد شفيق مدحت باشا، ولد في اسطنبول عام ١٨٢٢م وتوفي ٨ مايو ١٨٨٤م، ونشأ في بلغاريا حيث كان والده قاضياً على بعض نواحيها وظهرت نجابة مدحت باشا منذ حداثة سنه فحفظ القرآن الكريم وتعلم اللغتين العربية والفارسية إضافة إلى لغته الأصلية التركية لذلك لقب بمدحت نظراً لذكائه ونجافته. كما برع في الخط والكتابة الأمر الذي ساعده في العمل ككاتب في مجلس الصدر الأعظم وهو لم يبلغ العشرين من العمر؛ توظف في بداية حياته في قلم الديوان في الباب العالي، عين والياً على نيش ثم الطوفة بعدها عاد إلى اسطنبول وشغل منصب رئيس شورى الدولة لمدة عام، نقل بعدها واصبح والياً على بغداد، تولى العديد من المناصب في الدولة العثمانية ومنها الصدارة العظمى (رئاسة الوزراء)، كما تولى وزارة العدل وعين والياً في بغداد وولاية دمشق وسالونيك. يعتبر مدحت باشا من أشهر الإصلاحيين العثمانيين الذين تبنا فكرة الإصلاح على الطريقة الأوروبية وذلك لأنه ذو توجه موالي للغرب، ولقب بـ "أبي الدستور" و "أبي الأحرار" وكان له دور السعي إلى إعلان القانون الأساسي وظهور البرلمان العثماني ١٨٧٦م (جريدة الزوراء، ع ١، بغداد ١٩٦٩، ص ١١؛ إسماعيل أحمد ياغي، سياسة مدحت باشا تجاه الخليج العربي ١٢٨٦-١٢٨٩هـ/١٨٦٩-١٨٧٢م، مقالة في مجلة الوثيقة، مركز عيسى الثقافي - مركز الوثائق التاريخية، البحرين، م ١٤، ع ٢٧ لسنة ١٩٩٥، ص ١١٢-١١٤).

(٢٣) أكرم محمد عدوان: مدينة دمشق ومواجهة الاستعمار الفرنسي ١٩٢٠-١٩٤٦م، كلية الآداب - الجامعة الإسلامية، ٢٠٠٩، ص ٤؛ يوسف جميل نعيمة، تجارة دمشق في النصف الأول من القرن التاسع عشر، مجلة دراسات تاريخية-، مجلد ١٣، عدد ٤١-٤٢، سورية، سنة ١٩٩٢، ص ٨٦.

(٢٤) السيد ثامر عبد الحميد عباس: فتح الوهاب في سيرة ومناقب وأحوال الشيخ محمد رمضان الحلاب ١٢٩٣-١٣٩١هـ/١٨٧٦-١٩٧٢، كتاب ناشرون، بيروت- لبنان، ٢٠١١، ص ٥٢٧.

وفى عام ١٢٨٥هـ/ ١٨٦٨م طرأ على المدينة تغييرات إدارية، فانضم إليها نواحي المرج، والغوطة وجبل قلمون، ووادي بردى، ووادي العجم، مع ناحية البقاع الشرقي، وبعلبك، والبقاع الغربي، مع راشيا وحاصبيا^(٢٥).

وفى سنة ١٣٠٨هـ/ ١٨٩١م ذكر فى سالنامة سورية أن ولاية دمشق أصبحت تشمل أفضية بعلبك والبقاع، ووادي العجم، وقضاء دوما، وجبل قلمون، وقضاء بعلبك وقضاء حاصبيا، وقضاء راشيا^(٢٦). وبعد هذا التاريخ أجرى تقسيم إدارى جديد إثر تطبيق قانون تشكيلات الولايات والذي ظل مستمراً حتى عام ١٩١٨م^(٢٧).

وفى اواخر القرن التاسع عشر كانت دمشق تتجار بقوافل منتظمة مع المدن الساحلية والداخلية في بلاد الشام، وكان يسيطر على تجارتها التجار الفرنسيون والإغريق والأرمن وأحياناً اليهود مع المدن الساحلية، ونادراً ما كان يقوم تجار مسلمون بالتجارة مباشرة مع دول أوروبا، وكان أهل دمشق ينظرون إلى التجار الأوربيين نظرة الشك ولم يتعاملوا معهم معاملة حسنة، وربما يعود ذلك لاقتناع أهل دمشق بأن ثمة مهام أخرى لهؤلاء التجار من وراء تجارتهم التي تضر بالمصالح الوطنية المحلية. واستمر الوضع على ذلك أثناء الحكم المصرى لبلاد الشام نتيجة لإفساح الطريق لدخول القناصل والتجار الأوربيين إلى دمشق^(٢٨).

وأعقب ذلك دخول الرأسمال الأجنبي، وبدأ الاستعمار الغربى بالزحف على المنطقة اقتصادياً وبشكل فعال مما انعكس على الأوضاع الاقتصادية و البناء الاجتماعى للسكان، وتعد تلك المرحلة هي الأساس لمتغيرات حاسمة وخطيرة حدثت بالمنطقة في النصف الثانى من القرن التاسع عشر الميلادى ومطلع القرن العشرين^(٢٩).

(٢٥) سالنامة ولاية سوريا، دفعة ١ لسنة ١٢٨٥هـ/ ١٨٦٨م، ص ٣٠-٣٦.

سالنامة دولة عليّة، دفعة ١٩، لسنة ١٢٨٥هـ/ ١٨٦٨م، ص ١٨٩-١٩٠.

(٢٦) سالنامة ولاية سوريا، دفعة ٢٢ لسنة ١٣٠٧-١٣٠٨هـ/ ١٨٩٠-١٨٩١م، ص ١٤٦-١٤٨، ١٧٢.

جريدة العاصمة، مجالس الشورى، قانون التشكيلات العدلية، العدد الثانى، السنة الأولى، دمشق ٢٠ جمادى الأولى ١٣٣٧هـ/ ٢٠ فبراير سنة ١٩١٩، ص ٦.

(٢٧) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٦٦-٦٩.

(٢٨) يوسف جميل نعيسة: تجارة دمشق، ص ١٧٦.

Gerard Degeorge, Damas: Des Ottomans a nos jours (Collection "Comprendre le Moyen Orient") (French Edition) Published by L'Harmattan, 1994, p.4-6

(٢٩) يوسف نعيسة، مرجع سابق، ص ١٧٦.

وظهرت محاولات التحديث والإستثمار الأجنبي في محاولة للضغط على الدولة العثمانية، وبدا ذلك بصورة واضحة وبأشكال مختلفة للاستغلال والنهب الاستعماري من خلال فتح باب الاستثمارات وذلك عبر الامتيازات الأجنبية ، وظهر ذلك بصورة واضحة في تطور طرق النقل والمواصلات في بلاد الشام، وتوضيح الظروف التي أحاطت بظهور خطوط السكك الحديدية وتطور الطرق البرية في أواخر القرن التاسع عشر الميلادي^(٣٠).

وهكذا أصبحت دمشق بلداً مفتوحاً أمام الغرب الأوروبي بعد أن كانت مغلقة أمامهم، وأصبح للغرب مؤثراته حيث دخل القناصل الغربيين إلى دمشق ومعهم بعض التجار الأوروبيين وعائلاتهم، مما جعل هذه المرحلة هي الأساس لمرحلة قادمة مهمة يغزو فيها الأوروبيين دمشق خاصة وبلاد الشام عامة على نطاق واسع وعلى مختلف الأصعدة والمستويات^(٣١).

ووجد الأوروبيون خلال القرن التاسع عشر والعشرين في منطقة بلاد الشام مجالاً واسعاً للاستثمار والذي ظهر بصورة استغلال رأسمالي للمنطقة وذلك لما تحظى به من موقع استراتيجي بالغ الأهمية^(٣٢).

وأدى سيطرة رأسمال الأوروبي على السوق المحلية في مدينة دمشق، إلى زيادة حالات الإفلاس بين صغار التجار والحرفيين على حد سواء، وفتت الإفلاسات في مدينة دمشق، منذ أواسط القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، نتيجة لزيادة المنافسة بين السلع المحلية والمستوردة، وازدهرت التجارة مع مكة المكرمة، ونقل إليها تجار دمشق كثيراً من البضائع الدمشقية المشهورة والمواد الزراعية والحيوانات^(٣٣).

ومع ازدياد حجم التبادل التجاري مع أوروبا في القرن التاسع عشر والعشرين، وزيادة تغلغل الرأسمال المال الأوروبي، تحولت مدينة دمشق من مركز للتبادل التجاري الداخلي مع المدن السورية، إلى مركز لخدمة التجارة الخارجية الأوروبية، وأصبح لها حق الأولوية على التجارة الخارجية، وتوزيع السلع والمواد الواردة من أوروبا على السوق الداخلي. وأدى ذلك إلى توجه رأس المال الأوروبي المدعم بالامتيازات الأجنبية، منذ منتصف القرن التاسع عشر لبناء طرق مواصلات جديدة سريعة من أجل

(٣٠) عبد الرؤوف سنو: المصالح الألمانية في سوريا وفلسطين ١٨٤١-١٩٠١، معهد الانماء العربي الدراسات التاريخية، بيروت، الطبعة الأولى، ١٩٨٧، ص ٢١٦.

(٣١) محمد الخطيب: بلاد الشام في العهد العثماني، دار رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، سورية، ٢٠١٨، ص ٢٢٠.

(٣٢) عزة على آق بيق: تاريخ السكك الحديدية في البلاد الشامية أواخر الحكم العثماني وآثارها السياسية والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية، دار العراب للدراسات والنشر والترجمة، دمشق - سورية، ٢٠١٨، ص ٦.

(٣٣) ماري دكران سركو: دمشق، ص ٢٤٠.

خدمة مصالح التجارة وتأمين وصول البضائع القادمة من أوروبا إلى دمشق وغيرها من مدن بلاد الشام، ثم تحولت ههذ الطرق لخدمة مصالح أوروبا السياسية والعسكرية معاً^(٣٤).

الامتيازات الأجنبية^(٣٥) و تغلغل النفوذ الأجنبي في دمشق:

ظهر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر زيادة التنافس الأوروبي على ممتلكات الدولة العثمانية في المشرق العربي. وقد شجع على ذلك ضعف الدولة العثمانية وتدهور أوضاعها، عدم قدرتها على التخلص من الحركات الانفصالية داخل حدودها، وعدم قدرتها على التصدي للأطماع الأوروبية في ممتلكاتها، ودخول الأقطار العربية إلى السوق الرأسمالية العالمية وذلك على أساس تحويلها إلى ملحق يزود الصناعة الأوروبية بالخامات الزراعية^(٣٦).

أيقظت الأحداث السياسية التي تعرضت لها الدولة العثمانية خلال الثلاثينات من القرن التاسع عشر الميلادي، أمالاً كبيرة في أوروبا في كسب أسواق جديدة في ولايات المشرق العربي أثناء الحكم العثماني، وتسجل معاهدة "بلطا ليمان" عام ١٨٣٨م^(٣٧) بين بريطانيا والدولة العثمانية قفزة هائلة

(٣٤) ماري دكران سركو: دمشق، ص ٢٥٤.

(٣٥) عرفت الامتيازات الأجنبية بأنها سلسلة من المعاهدات التي أبرمت بين الدولة العثمانية ومعظم الدول الأوروبية، وقد نظمت هذه المعاهدات شروط التجارة وأحوال المعيشة للرعايا الأوروبيين الذين سمح لهم بالاقامة في ولايات الدولة العثمانية، وكان الغرض من هذه المعاهدات طبقاً لوجه النظر العثمانية هي التوفيق بين المزايا المترتبة على التجارة مع الغرب من جهة وبين تصميم الدولة العثمانية ومعظم رعايا المسلمين في الدولة العثمانية على تجنب الاختلاط اجتماعياً بمسيحي الغرب، وكانت الدولة العثمانية على استعداد لان تتبع في تعاملها مع الأوروبيين ما كان يتبعه في تعاملها مع رعاياها المسيحيين من منحهم قدرأ معيناً من الحكم الذاتي للحفاظ على وحدتهم الاجتماعية والثقافية، أما من وجهة النظر الأوروبية فكان الغرض من المعاهدات توفير الأمن للرعايا الأوروبيين الذين يعيشون في ولايات الدولة العثمانية وضمان ظروف مناسبة لتجاريتهم وكفالة لهم في عبادتهم الدينية، وكانت أولى هذه المعاهدات تلك التي أبرمت بين الدولة العثمانية وفرنسا عام ١٥٣٥م في عهد السلطان سليمان القانوني، وعلى غرارها أبرمت معاهدة مماثلة مع بريطانيا عام ١٥٨٣م، ومن بعدها أبرمت سلسلة من المعاهدات مع الدول الأوروبية الأخرى (جون مارلو: تاريخ النهب الاستعماري لمصر، ترجمة عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٩٦-٩٧).

(٣٦) فلاديمير لوتسكي: تاريخ الأقطار العربية الحديث، دار الفارابي، بيروت- لبنان، ط ٩، ٢٠٠٧، ص ١٣٨؛ عزة على آق بيقي، مرجع سابق، ص ٨٣.

(٣٧) معاهدة بلطة ليمان: هي معاهدة تجارية تم توقيعها في بلطة ليمان (بالقرب من اسطنبول) تم توقيعها بين الدولة العثمانية وبريطانيا لتنظيم التجارة الدولية. وتم تحديد الرسوم لتكون ٥ % على الواردات، و ١٢ % على الصادرات، و ٣ % على البضائع المارة (ترانزيت). ووافق العثمانيون على إلغاء جميع الاحتكارات. وفي عام ١٨٣١ قاد إبراهيم باشا بن محمد علي باشا حملة عسكرية على بلاد الشام، منصّباً نفسه حاكماً، وهذا الأمر أدى إلى قلق بريطانيا من احتمال تأسيس دولة مستقلة متحالفة مع روسيا ضد الدولة العثمانية. كما كان هناك العديد

لبريطانيا في هذا الاتجاه، فبموجب الإتفاقية حصلت بريطانيا على مرتبة أكثر الدول تفضيلاً في الدولة العثمانية. كما أزيلت جميع العقبات التي كانت تعترض تعزيز التجارة البريطانية مع الدولة العثمانية، كذلك حصل التجار الإنجليز المقيمون في الدولة العثمانية على وضع مساو للتجار الأتراك فيما يتعلق بالتجارة الخارجية^(٣٨).

بدأت السيطرة الأوروبية على العديد من المناطق الخاصة بالدولة العثمانية منذ بداية القرن الثامن عشر، وبدأ الأجانب الاستغلال عن طريق حصولهم على الإمتيازات والتسهيلات التي منحها لهم الدولة العثمانية، وهذا سمح لهم بالتدخل في الشؤون الداخلية للدولة العثمانية وذلك عن طريق قنصلهم ورعاياهم، فصار لكل من فرنسا وبريطانيا وروسيا نفوذاً كبيراً من خلال حمايتهم للرعايا الكاثوليك والبروتستانت والروم الأرثوذكس^(٣٩).

ومهدت الامتيازات الأجنبية الطريق أمام التجار الأجانب للدخول لمدينة دمشق، والإقامة فيها والمتاجرة، وأصبحوا صلة الوصل بين السوريين والمؤسسات التجارية والصناعية الأوروبية في الخارج.

من الشكاوى من رجال الأعمال البريطانيين من تعرضهم لرسوم تفرض على بضائعهم المارة عبر أراضي الدولة العثمانية، وكذلك تعرضهم لرسوم عشوائية من الباشوات المحليين. وعندما رفض محمد علي تنفيذ الاتفاقية بسبب ما تشكّله من تهديد لمشروعه التصنيعي الناشئ، أمهله السلطان محمود الثاني فترة سماح لمدة سنة، ولكن محمد علي رفض بعدها الالتزام بالمعاهدة. وكان للمعاهدة نتيجة هامة تمثلت في إلغاء القيود على تجارة الحرير في بلاد الشام، وإلغاء الاحتكار في ممتلكات محمد علي، كما سهلت المعاهدة تغلغل الراسمال البريطاني في بلاد الشام مستغلة الضعف الذي وصلت إليه الدولة العثمانية. (Reşat Gökhan Basan, 1838 Balta Limani Ticaret Antlaşması Ve 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı, Yüksek Lisans Tezi, T.c. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dali Avrupa Birliği Hukuku Bilim Dali, Ankara, 2009, pp.38-46.

عمار محمد كاظم فرج: **المعاهدة التجارية البريطانية – العثمانية ١٨٣٨ دراسة تحليلية**، مقالة منشور في مجلة دراسات تاريخية – جامعة البصرة – كلية التربية للبنات، ع ٢٩، لسنة كانون الأول ٢٠٢٠، ص ٢٨٧-٢٨٠. ٣١٢

(٣٨) عبد الرؤوف سنو: **المصالح الألمانية في سوريا وفلسطين ١٨٤١-١٩٠١**، معهد الانماء العربي الدراسات التاريخية، بيروت، الطبعة الأولى، ١٩٨٧، ص ٢١٦.

(٣٩) ياسر بن عبد العزيز قارى، **دور الإمتيازات الأجنبية في سقوط الدولة العثمانية**، دراسة تاريخية تحليلية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، ٢٠٠١، ص ٣٢٩.

طه خلف محمد خلف الجبوري: **خط حديد يافا-القدس وتأثيره الاقتصادي والاجتماعي على بلاد الشام ١٨٨٨-١٩١٤م**، مقالة بكلية التربية للعلوم الانسانية، جامعة تكريت، ع ٢٧، لسنة ٢٠٢٠، ص ٢٢٨.

وزادت المنتجات وازدهرت التجارة العالمية، وتمتع التجار الأجانب بمزايا قانونية متعددة وكلن لهم الحق بالتعامل مع التجار المحليين وخاصة المسيحيين واليهود^(٤٠).

وفي نهاية القرن التاسع عشر بدأت تظهر ملامح عصر جديد، ولاسيما خلال السنوات التي سبقت الحرب العالمية الأولى التي كانت نتيجة للتنافس والصراع بين الدول الرأسمالية، وقد انعكس هذا الوضع على الدولة العثمانية، وأخذت تتراجع اقتصادياً أمام الدول الغربية. ومن أجل المحافظة على قوتها وسلطاتها خصصت معظم جهودها لتحديث الجيش، بينما أهملت الناحية الاقتصادية، وأدى ذلك لخسارة الدولة العثمانية الكثير من اقتصادها وبعض ولاياتها، وتحولت إلى رجل أوروبا المريض، وكان كل ذلك لصالح النهضة الاقتصادية للدول الأوروبية^(٤١).

وقد أخذت الدول الأوروبية في نهاية الأمر تغير من طابع الامتيازات كما جعل الاقتصاد العثماني يعتمد بالتدريج على أوروبا، وكان رجال الدولة العثمانية يعتقدون بجدوى هذه السياسة القائمة على تشجيع استيراد السلع الجاهزة، ولتلبية الأسواق المحلية وزيادة واردات الخزينة، وبهذا الشكل أصبح المشرق سوقاً مفتوحة أمام التجارة الأوروبية، ومع ذلك لم يكن هذا الاستيراد من أوروبا يشمل حتى نهاية القرن التاسع عشر الميلادي، ولذلك لم يتطور الإنتاج الحرفي كثيراً ولكن هذه الامتيازات التجارية - بعد الثورة الصناعية - أصبحت تلحق أضراراً كبيرة بالاقتصاد العثماني^(٤٢).

التنظيمات العثمانية^(٤٣) وأثرها على دمشق ١٨٦٤-١٩١٤م

(٤٠) نايف صياغة، الحياة الاقتصادية في مدينة دمشق، ص ١٥٥.

(٤١) ماري دكران سركو، الامتيازات الأجنبية وانعكاساتها الاقتصادية والاجتماعية على سورية (بلاد الشام) من ١٨٨٥-١٩٠٨م، رسالة ماجستير - كلية الاداب والعلوم الإنسانية، دمشق، ٢٠٠٣، ص ٢٢-٢٣.

(٤٢) ميسون منصور محمد على عبيرات، الامتيازات الأجنبية وأثرها على الدولة العثمانية، التحولات الفكرية في العالم الإسلامي، المعهد العالمي للفكر الإسلامي، الأردن، ٢٠١٤، ص ٦١٠.

(٤٣) التنظيمات : عرفت التنظيمات العثمانية بأنها اصطلاح مأخوذ من قانون تنظيم "أتمك" ويقصد به هو الإصلاحات التي ادخلت على أداة الحكم والإدارة في الدولة العثمانية من مطلع عهد السلطان عبد المجيد الأول (١٨٣٩-١٨٦١م). وقد استهلكت بالقانون المعروف بصفة عامة باسم خط شريف كلخانة. وورد اصطلاح تنظيمات خيرية لأول مرة في السنوات الأخيرة من حكم السلطان محمود الثاني، أما نهاية عهدها فكانت حوالي عام ١٨٧٦ م، عندما تولى الحكم عبد الحميد الثاني. (قيس جواد العزاوي: الدولة العثمانية قراءة جديدة لعوامل الانحطاط، الدار العربية للعلوم، بيروت، الطبعة الثانية، ٢٠٠٣، ص ٣٦). وعرف البعض حركة التنظيمات العثمانية بأنها "حركة تجديد واصلاح ذات برنامج أخذ من الغرب" وعرفها البعض الآخر بأنها "عهد التغيير الثقافي الإجباري في الدولة العثمانية وممتلكاتها، وعرفها آخرون بأنها" الاهتمام بإعطاء الدولة العثمانية شكلاً إدارياً أوروبياً، وعرفها كتاب آخرون بأنها" حركة إرضاء أوروبا لضمان تصرفها بشكل لين ومعاون للدولة العثمانية في النصف الأول من القرن التاسع عشر (عزة على آق بيق، مرجع سابق، ص ٩٥-٩٦). ومنذ عام (١٨٣٩-١٨٧٦م) قامت الدولة العثمانية بسلسلة من الإصلاحات عرفت باسم التنظيمات صدر في سياقها

تركت حركة التنظيمات العثمانية انعكاساتها الاقتصادية والاجتماعية والتي استمرت حتى صدور دستور ١٨٧٦م، على ميدان النشاط التجارى فى بلاد الشام عامة ودمشق خاصة، وبصدر سلسلة من القوانين التجارية سنة ١٨٦٤م سهلت حركة الاستثمارات الأجنبية، وأفسحت المجال لإنشاء البنوك والمؤسسات المصرفية والشركات الأجنبية، كما أقدمت الدولة العثمانية على توسيع علاقتها التجارية مع مختلف دول العالم وخاصة الغرب كبريطانيا، وفرنسا، والولايات المتحدة، كما عقدت اتفاقيات تجارية مع الدول الأوروبية فيما بين سنتى ١٨٣٨ و١٨٦٤م، وأعطت التجار الأجانب الكثير من التسهيلات التجارية فى أراضيها^(٤٤).

وفى عهد تنظيمات الدولة العثمانية تنبعت الحكومة إلى أهمية تطوير المرافق العامة وبخاصة المواصلات، وذلك لتحقيق السيطرة الفعلية والسيادة التامة، على جميع أنحاء الدولة، وتمشياً مع هذه السياسة أنشأت الدولة فى ولاية سورية فى أواخر القرن التاسع عشر شبكة مواصلات نستطيع أن نصفها بالشمول ربطت مدن الولاية المهمة بشبكة من الطرق، وفى ١٨ جمادى الأولى ١٢٨٦هـ/ ١٨٦٩م صدر نظام الطرق والمعايير وبموجبه جرى تصنيف الطرق فى الدولة إلى أربعة أصناف^(٤٥).

الصنف الأول: الطرق التى تصل استانبول بمركز الولايات أو المرافئ والخطوط الحديدية.

الصنف الثانى: الطرق التى تصل مراكز الولايات بمراكز الألوية.

الصنف الثالث: الطرق التى تصل مراكز الأقضية فى الولاية والتى تصل بين مراكز الأقضية والمرافئ والخطوط الحديدية.

الصنف الرابع: الطرق التى لا تستعملها العربات بصورة دائمة^(٤٦).

مرسوم خط شريف كلخانة عام ١٨٣٩م، والذى رسم خطوطاً عامة بخصوص ضبط النظام الضريبي لتحديد مقدار الضرائب، ووضع ميزانية ثابتة، وإلغاء الإلتزام وقد منع المرسوم المصادرة وتعهد بإيجاد الظروف للملك الخاص، ومنح هذا الضمان للرعايا كافة بصرف النظر عن ديانتهم. وكان لذلك أهمية بالغة لكون البرجوازية التى نشأت فى الدولة العثمانية تنتسب إلى قوميات غير تركية وتدين بالمسيحية واليهودية، كما صدر مرسوم خط شريف همايون عام (١٨٥٦م) الذى ركز على المساواة فى الحقوق والواجبات بين المسلم وغير المسلم. واهتم بتوزيع عادل لملكية الأرض واستثمارها وعلى المشاريع الاقتصادية من مختلف الأنواع، كما سمح للأجانب بالتملك فى الدولة وهذا بالطبع كان لصالح الدول الأجنبية التى كانت تطالب بتوسيع الحقوق والامتيازات لرعاياها (صلاح عريبي العبيدي، الدور الاقتصادي للبرجوازيين الوطنيين فى المشرق العربى حتى ستينات القرن العشرين، دار غيداء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، ٢٠١٠ ص ٢٧-٢٨).

^(٤٤) إبراهيم خليل العلاف، الخدمات البرقية والبريدية فى العراق ابان العهد العثماني، مقال بالمجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية، ع ٢١، سبتمبر ٢٠٠٠، ص ١٧٣. قيس جواد العزاوى، المرجع السابق، ص ٧٠.

^(٤٥) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ٥٦.

^(٤٦) عبد العزيز محمد عوض: الإدارة العثمانية، ص ٢٧٢.

وعندما تولى السلطان عبد المجيد^(٤٧) حكم الدولة العثمانية ١٢٥٥-١٢٧٨ هـ/ ١٨٣٩-١٨٦١ م بدأت مرحلة جديدة من الإصلاحات العثمانية، عرفت بالتنظيمات، وبدأت بإصدار خط كلخانة ١٢٥٥ هـ/ ١٨٣٩ م الذي منح الرعية أماناً على أوراخهم وأعراضهم وأموالهم. كما وعد هذا الخط بإصلاح نظام القضاء، وتنظيم جباية الأموال، وإلغاء نظام الإلتزام، وتنظيم عملية الخدمة العسكرية وتحديد، والقضاء على الرشوة. وفي عام ١٢٧٣ هـ/ ١٨٥٦ م صدر ما يعرف بخط التنظيمات الخيرية الذي قرر معاملة رعاية الدولة معاملة متساوية، بغض النظر عن ديانتهم. كما وعدت هذه التنظيمات بتنظيم ميزانية الدولة، وإجراء إصلاحات في التعليم والتجارة والمواصلات، وكان لهذه الإصلاحات انعكاسات على إيالات الدولة العثمانية ومنها إيالة دمشق التي تأثرت بهذه الإصلاحات، وذلك بسبب أهميتها وقربها من مركز العثمانيين^(٤٨). وكانت حركة التحديث من المتغيرات التي تركت أثارها بشكل واضح على الأوضاع الاقتصادية^(٤٩).

مهدت الإصلاحات العثمانية خاصة خط همايون ١٨٥٦ م السبيل إلى الرأسمال الأجنبي، وفتحت له الباب على مصراعيه، ههذ الأخير الذي اكتسب بحكم صلح باريس ١٨٥٦ شكل من الالتزامات الدولية، إذ تعهدت الدولة العثمانية بمنح امتيازات السكك الحديدية والبنوك وصناعة التعدين وحقوق الأجانب في شراء الإمبراطورية العثمانية وكل هذا أدى إلى ضعف الاقتصاد وتراجع عملته وصناعاته أمام تنامي الغزو الاقتصادي الأوروبي لسوق داخلية وتراجعت مكانة الدولة العثمانية داخلياً وخارجياً، وتحولت إلى سوق لتصريف السلع ثم إلى سوق مستعمرة للدول الأوروبية الرأسمالية^(٥٠).

(٤٧) السلطان عبد المجيد: هو السلطان الحادي والثلاثون في سلسلة سلاطين بنى عثمان، ولد في ١٤ شعبان ١٢٣٧ هـ/ ٦ مايو ١٨٢٢ م وتولى أمر السلطنة وعمره سبعة عشر عاماً، شهد مؤتمر لندن ومعاهدة ١٥ يوليو ١٨٤٠ م بين محمد علي باشا والدول الأوروبية من أجل عودته إلى حدوده الأولى، وفي عهده اندلعت المذابح بين الكاثوليك الموارنة والدروز في لبنان، كما نشبت حرب القرم عام ١٨٥٣ م. وقد وقعت الدولة العثمانية في عهده على معاهدة باريس بخصوص حقوق الأقليات عام ١٨٥٦ م، وتوفي في ٦ يونيو ١٨٦١ م (محمد فريد بك المحامي، تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق إحسان حق، ط٦، دار النفائس، بيروت، ١٩٨٨، ص ٤٩٠-٥٢٠).

(٤٨) مكنون جمعة: إيالة دمشق في ظل الإصلاحات والتنظيمات العثمانية: سياسياً اقتصادياً اجتماعياً ثقافياً ١٢٠٤-١٢٧٨ هـ/ ١٧٨٩-١٨٦١ م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة دمشق، د.ت، ص ١٠.

(٤٩) صلاح عريبي العبيدي، الدور الاقتصادي للبرجوازيين الوطنيين في المشرق العربي حتى ستينات القرن العشرين، دار غيداء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، ٢٠١٠ ص ٢٧-٢٨.

(٥٠) قيس جواد العزاوي: الدولة العثمانية، ص ٦٩-٧٠.

أدى تطور الاقتصاد الدمشقي إلى ربطه بالاقتصاد الرأسمالي الأوروبي، ونشأت في دمشق طبقة برجوازية من التجار، مرتبطة بأوروبا، وجنت البرجوازية المحلية في دمشق الأرباح الكثيرة من المستهلكين^(٥١).

تنبهت السلطات العثمانية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر إلى أهمية المواصلات وذلك من خلال تقوية الحكم المركزي، وتوثيق تبعية الموظفين للعاصمة، وتوطيد الأمن والاستقرار، وتنشيط التجارة، واقامت من أجل ذلك شبكة من المواصلات البرية والحديدية والنهرية والسلكية، وقد أولت الاحتكارات الأجنبية اهتماماً بالغاً بهذا الميدان، فأنشأت العديد من خطوط سكك الحديد، والمواصلات النهرية وسيطرت عليها، ومثال ذلك مد البريطانيين لخطوط سكك الحديد بين يافا والقدس وبين دمشق وبيروت، وتم تأسيس العديد من مكاتب البريد والبرق التي كان التجار من أكثر الفئات التي استفادت منها لما لذلك من دور مهم في تسهيل معاملاتهم وصفقاتهم التجارية، وضمان حصولهم على الأرباح من جراء الاستيراد والتصدير^(٥٢).

حركة النقل في دمشق :

تعد وسائل المواصلات من المقومات الأساسية التي تسهم في استغلال الموارد الاقتصادية وتمييزها، حيث يعتمد التبادل التجاري وأوجه نشاطه على مدى توافر وسهولة النقل ووسائله، التي تؤدي بأنواعها المختلفة دوراً مهماً في ترابط أجزاء البلاد، وفي وحدة السكان وتوثيق الروابط الاجتماعية والمبادلات التجارية^(٥٣).

تختلف الطرق في دمشق باختلاف طبيعتها، وهذا أدى إلى تعدد أنواع طرق المواصلات، فوجد طرق ساحلية محاذية للشاطئ، وهناك ممرات داخلية تخترق التضاريس العالية، وتتفرع بخطوط مختلفة باتجاه المنطقة، أما السهول فنجد الطرق بها سهولة ولا تتعرض لصعوبات تذكر، وقلما كان تخطيطها متعرجاً، كما وجد أيضاً المسالك الصحراوية التي تتقاطع في نقاط معروفة^(٥٤).

كانت طرق المواصلات في بلاد الشام عامة ودمشق خاصة طرق بدائية، لم تمتد إليها يد الإصلاح من قبل الدولة العثمانية وذلك حسب مقتضيات أهمية مركزها التجاري، وكنقطة إلتقاء بين القارات الثلاث، وكان نقل السلع والمسافرين يتم بطريق القوافل التي كانت تعتمد على البغال والجمال والحمير

(٥١) ماري دكران: مرجع سابق، ص ٢٧١.

(٥٢) صلاح عريبي العبيدي، المرجع السابق، ص ٣٣.

(٥٣) عزة على آق بيق، مرجع سابق، ص ٥٠.

(٥٤) الدستور: ترجمة نوفل أفندي نعمة الله نوفل، المطبعة الأدبية، بيروت، المجلد ٢، لسنة ١٣٠١، ص ٢٦١ - ٢٦٢؛ زين نور الدين زين: الصراع الدولي في الشرق الأوسط وولادة دولتي سوريا ولبنان، دار النهار للنشر، بيروت، ١٩٧١، ص ١١.

والأحصنة^(٥٥). وكانت الدواب هي واسطة النقل داخل المدينة وإلى القرى المجاورة، وكانت غالبية العائلات المعروفة في دمشق يمتلكون اصطبلًا عامراً بالخيول العربية العريقة الأصيلة، وقد عرف عن أهل الشام عنايتهم بتربية الخيل واقتنائها والمتاجرة بها، وكان سوق الخيل في دمشق بمثابة مركز شركة النقل أعدت فيه الحُمر البيضاء للنقل وكان لُون ذيلها باللون الأحمر ولها برادع بشكل واحد^(٥٦).

وكانت الصعوبة في سير هذه الحيوانات راجع لوعورة الطريق والوحل وبرك المياه الناجمة عن الأمطار، أيضاً عدم وجود مصارف لتصريف المياه على جوانب الطريق. ونتيجة لذلك كان الانتقال بين المدن ضعيفاً، ومقتصرًا على عدد محدود جداً بين الناس. وهذه الأوضاع السيئة التي كانت عليها الطرق ووسائل النقل كانت تقف عائقاً جدياً أمام تغلغل الرأسمال الأجنبي، وأمام تنقل السلع الأجنبية والوصول إلى المستهلك في مختلف المدن السورية. لذلك بذل الفرنسيون عناية خاصة في هذه الناحية، من أجل توطيد نفوذهم وتعميق تغلغلهم في دمشق^(٥٧). وتم منح الامتيازات لشركات أجنبية ببناء طرق ومد جسور، حيث لم يكن في سوريا كلها أي طريق معبد أو سكة حديد باستثناء طريق العربات بين دمشق وبيروت، كما مد أول خط حديد في سورية بين يافا والقدس، وفي العقد الأول من القرن العشرين بدأ العمل بطريق الخط الحديد بين دمشق والمدينة والمنورة^(٥٨).

ففي عام ١٨٥٧م حصلت شركة فرنسية أسسها الكونت "دو بريتوس Admond De Berthuis" على امتياز استثمار بشق الطريق عام ١٨٥٨م، وأصبح الطريق عام ١٨٦٣م صالحاً للاستخدام، وكان طوله ما يقارب ١١٢ كم،^(٥٩) وبدأت عربات المسافرين النظامية ونقل السلع عليه بين فرنسا ودمشق، وفي عام ١٨٩٢م انضمت هذه الشركة لشركة خطوط السكك الحديدية "بيروت - دمشق - حوران". وفي عام ١٩١٠ قامت نفس الشركة بشراء خط حديد "دمشق - حماه وتقريعاته" مع خط حديد "طرابلس - حمص"^(٦٠).

ووجد للتقل داخل المدينة عربات (كروسه Carrousa) أصلها إيطالية تجرها الخيل ومقرها في الجانب الشرقي من المدينة تحت ظلال شجيرات الصفصاف حول حوض ماء، وكان لبعض بيوت الثراء

(٥٥) بدر الدين السباعي، أضواء على الرسمال الأجنبي، ص ٤٧.

(٥٦) خيرية قاسمية: تاريخ دمشق في مرحلة انتقال منذ نهاية القرن التاسع عشر وحتى الحرب العالمية الأولى، مقالة منشورة في مؤسسة الفرقان للتراث الإسلامي، ٢٠٠٦. www.al-furqan.com/ar

(٥٧) زهير غزال: الاقتصاد السياسي لدمشق خلال القرن التاسع عشر، بني تقليدية في عصر رأس المال، ترجمة ملكة أبيض، الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة، دمشق، ٢٠٠٨، ص ٢٤٥.

(٥٨) السيد ثامر عبد الحميد عباس: فتح الوهاب، ص ٥٢٧.

(٥٩) زهير غزال: الاقتصاد السياسي لدمشق، ص ٢٤٥.

(٦٠) بدر الدين السباعي، أضواء على الرسمال الأجنبي، ص ٤٧.

فى دمشق سواس عربات (كروسه) خاصة. وتميزت العربات بصوت عجالتها الحديدية، إذ لم يكن بعد قد استعملت الإطارات المطاطية. وكان من الصعوبة بمكان أن تجتاز العربة طريقها بين المشاة والباعة المتجولين والأولاد الصغار والعرجى ينادى الناس بالابتعاد أو يستعمل الزمور (وهو طابه من المطاط يعصرها فيخرج الصوت من البوق النحاسى) ^(٦١).

ووجد الأوروبيون خلال القرن التاسع عشر فى بلاد الشام مجالاً واسعاً لهذا النوع من الاستثمار والذي ظهر بصورة استغلال رأسمالى للمنطقة لما تحظى به من موقع استراتيجى بالغ الأهمية. هذا بالإضافة إلى كونها منطقة ذات امكانيات زراعية وثروات طبيعية غير مستغلة بعد، مع وجود طاقات بشرية تؤهلها لأن تكون سوقاً استهلاكية ضخمة، هذا بالإضافة إلى طمع الأوروبيين الواضح من قرون عديدة مضت ^(٦٢).

ولكن رغم ظهور العربات فى بلاد الشام عامة ودمشق خاصة إلا أن بقيت القوافل وقوامها الجمال الوسيلة الوحيدة للنقل والانتقال حتى منتصف القرن التاسع عشر، وأدى الجمل دوراً مهماً فى الحياة الاقتصادية، كونه وسيلة النقل للمحاصيل الزراعية، والمواد الخام والبضائع النادرة كالتوابل والمنسوجات الهندية والفارسية، وكان للجمال مسالك طرق خاصة تسير فيها ونظام أمن لحمايتها ^(٦٣).

أ. النقل البرى والبحرى

يعد تطور وسائل النقل والمواصلات أحد المراكز الأساسية لعمليات التنمية الاقتصادية والاجتماعية، ويتم تحديد درجة التطور فى أى دولة أو إقليم من خلال تطور وسائل النقل والمواصلات لأنها تعد انعكاساً لمستوى التطور الاقتصادى والاجتماعى، وتعد بلاد الشام عامة ودمشق خاصة نموذجاً لتطور طرق النقل والمواصلات وأثره على التجارة فترة التنظيمات الإصلاحية فى عهد الدولة العثمانية خلال القرن التاسع عشر الميلادى ^(٦٤).

فمنذ عام ١٨٠٠م شهد نظام النقل فى بلاد الشام تغييراً كبيراً، وكانت وسائل النقل البرية والبحرية على نحو ما كانت عليه منذ مئات أو حتى آلاف السنين. وعند عام ١٩١٤م كانت البواخر تحمل كل التجارة البحرية، ومدت بسرعة بشبكة للخطوط الحديدية والبرقية وبدأ ظهور السيارات إن للطرق تأثيراً كبيراً فى حياة الشعوب المادية لأنها الواسطة الأساسية لتأمين الاستفادة من الانتاج الصناعى والزراعى

^(٦١) خيرية قاسمية: تاريخ دمشق.

^(٦٢) عزة على آق بيق، تاريخ السكك الحديدية، ص ٦.

^(٦٣) عزة على آق بيق، المرجع السابق، ص ٥١. بدر الدين السباعى، أضواء على الرسمال الأجنبى، ص ٤٧-٤٨.

^(٦٤) شارل عيساوى: التاريخ الاقتصادى للهلال الخصيب من ١٨٠٠-١٩١٤م، ترجمة رؤوف عباس حامد، مطبعة دراسات الوحدة العربية، الطبعة الأولى، بيروت - لبنان، ١٩٩٠م، ص ٣٦٠؛ الأمير على الحسنى، تاريخ سوريا الاقتصادى، الاقتصاد روح الحرية والاستقلال، مطبعة بدائع الفنون، دمشق، ١٩٢٣م، ص ٣١٦.

وفقاً لمبدأ تقسيم الأعمال الاجتماعي، فإذا لم يكن هناك طرق صالحة لتوريد الزرع، وإذا كانت تكاليف نقل المحصولات عالية أثر ذلك فوائد البيع، فأى دافع يدفع المزارع إلى الاستفادة من الأراضي المخصصة أو إلى زيادة واردات الأراضي الوسطية بوفرة الاعتناء والدقة بالعمليات الزراعية. فالطرق إن كانت حديدية أو عادية تدفع بتقليلها نفقات النقل، المزارع إلى توسيع دائرة عمله بحيث يسعى إلى تكثير المحصولات الزراعية إما بحرث أراضي أهملها حتى ذلك الوقت أو بتسميد التربة وريها والسهر على نمو الزرع^(٦٥).

تنوعت الطرق عبر بلاد الشام وفقاً لطبيعة مناطق العبور سواء أكانت في الجبال أم السواحل أم الصحارى، ومن أهم تلك الطرق الطريق المتشعب من الجليل (منطقة في شمال فلسطين) إلى دمشق، ومنها شرقاً إلى ما بين النهرين والعجم والهند، ومن دمشق إلى تدمر ودير الزور ثم الموصل وبغداد عبر الصحراء السورية، وطريق آخر من دمشق شمالاً إلى آسيا الصغرى^(٦٦).

استغلت السلطنة العثمانية أهمية الطرق التجارية التي تمر عبر أراضيها، وتصلها بأوروبا، فطلبت من الدول الأوروبية إصلاح بعضها أو دفع تكاليف إصلاحها، مقابل نقل البضائع بواسطتها، حيث شكلت الطرق التجارية المارة من سورية، أهمية كبرى لتجارة أوروبا، وعلى الرغم من نشاط الحركة التجارية قبل القرن التاسع عشر، فإنه لم يرافقها تطور وسائل النقل، فقد ظلت الدواب الوسيلة الوحيدة للتنقل ونقل البضائع، ولم تدخل العرب السورية حتى حملتها إليها إنجلترا، بواسطة سفيرها في استانبول، ومنها إلى كل أنحاء الامبراطورية^(٦٧).

وعند منتصف القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين، حدث التغيير التاريخي الرئيسى في مجال طرق المواصلات في مدن سورية الكبرى وخاصة مدينة دمشق، فقد أصبحت الطرق في الولايات العربية هي الشئ الوحيد الأكثر تطابقاً مع المواصفات الدولية في تلك الأيام^(٦٨).

ويرجع سبب التحسن الذي طرأ على طرق المواصلات إلى أمرين: الأول: حركة الإصلاح العثماني والضغط الأوروبي لتحسين الطرق، و الثاني: خدمة تجارة أوروبا وتسهيلاً لهما. ولم يكن رواد الإصلاح هؤلاء يستهدفون مصالح الشعوب، بل لجؤوا للإصلاح تحت ضغط التطورات الاقتصادية والاجتماعية

^(٦٥) شارل عيساوى: المرجع السابق، ص ٣٦٠؛ الأمير على الحسنى، تاريخ سوريا الاقتصادي، الاقتصاد روح الحرية والاستقلال، مطبعة بدائع الفنون، دمشق، ١٩٢٣م، ص ٣٣٩.

^(٦٦) عزة على آق بيك: تاريخ السكك الحديدية في البلاد الشامية أواخر الحكم العثماني وآثارها السياسية والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية، دار العراب للدراسات والنشر والترجمة، دمشق - سورية، ٢٠١٨، ص ٥٤.

^(٦٧) ماري دكران سركو: دمشق، ص ٢٩١.

^(٦٨) ماري دكران: المرجع السابق، ص ٢٩١؛ ليلي الصباغ: الجاليات الأوروبية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين السادس عشر والسابع عشر، مؤسسة الرسالة، بيروت، الطبعة الأولى ١٩٨٩، ج ٢، ص ٨٥٢.

والسياسية وبالمقدار الذى يخدم مصالحهم. وكذلك بتوجيه من السلطات العثمانية لجذب التجار الأجانب، للعمل فى المنطقة ومدنها، وبالتالي الحصول على ضرائب جمركية مهمة لدعم الإدارة العثمانية مالياً، وقد صدر عام ١٨٦٣م قانون إنشاء الطرق وأعمارها والمحافظة عليها^(٦٩).

وعادت الطرق العالمية التى تقطع سورية فى كل النواحي، للحركة والنشاط وامتألت بالقوافل التجارية المحملة بشتى أنواع البضائع والمنتجات، وكل ما حوته البلاد القادمة منها تلك القوافل، فتتقلت بين الشام والحجاز ومصر وبين الساحل والداخل، ومن دمشق إلى حلب والقدس وإستانبول وبغداد^(٧٠).

وحرصت السلطنة على تسهيل سبل مرور التجارة، لما فيها من عوائد مالية مهمة، خاصة عائدات الجمارك (Ava nias)^(٧١) التى كانت كنهر من المال المتدفق على الإدارة العثمانية، بالإضافة إلى تأمين سلامة الحجاج المسلمين والمسيحيين إلى الأراضى المقدسة فى مكة المكرمة، والقدس الشريف، لذلك كان من الضرورى الاهتمام بتحسين وسائل النقل وإصلاحها، وترميم الخانات ونصب الجسور^(٧٢).

ونالت شبكة المواصلات البرية فى الدولة العثمانية رضى الدول الأوروبية. وأصبح ميناء بيروت ثغر دمشق على البحر المتوسط، وقد تم توصيل مدينة دمشق الداخلية بالساحل السوري، وشكل منطقة تجارة مهمة إلى الداخل شرقاً حتى بغداد. وله أهمية كبيرة فى نقل البضائع تصديراً أو استيراداً منذ القدم، حيث عاش على الساحل السوري تجار مهرة اتصلوا بسواحل البحر المتوسط الشمالية والجنوبية وأثروا فيهم. وفى فترة البحث لعب ميناء بيروت دوراً اقتصادياً مهماً فى عمليات التجارة الدمشقية والإقليمية والدولية. بسبب الموقع الاستراتيجى الهام، وكثرة القناصل والتجار الأجانب فيه^(٧٣).

وكانت الموانئ السورية وتجهيزاتها تحت السيطرة المباشرة وغير المباشرة لممثلى الشركات الأوروبية الغربية. وامتلكت الدول الأوروبية كل تجهيزات المرافئ والمستودعات فيها، لمصلحة النشاط التجارى والعسكرى أحياناً لذلك كان الانتهاء من بناء ميناء بيروت الحديث ولمصلحة الشركة الفرنسية التى ملكت جميع أرصفة الميناء والتجهيزات الملاحية والمستودعات الرئيسية^(٧٤).

احتلت دمشق المركز الأول بالنسبة لتجارة بلاد الشام، وتلتها حلب وأصبحوا من أعظم المراكز التجارية فى الدولة العثمانية منذ بداية القرن التاسع عشر، ولدمشق تاريخ هام فى التجارة حيث كانت

(٦٩) مارى دكران: دمشق، ص ٢٩١.

(٧٠) المرجع السابق: ص ٢٩٢.

(٧١) Ava nias: هى جمع المال بالقوة، غرامة جماعية (مارى دكران: دمشق، ص ٢٩٢).

(72) Stanford Shaw, **History Of The Ottoman Empire And Modern Turkey**, Vol.1.,Cambridge ; New York,Cambridge University Press,1976,p.128.

(٧٣) مارى دكران: دمشق، ص ٢٩٣.

(٧٤) المرجع السابق .

تأتى إليها القوافل من بلاد الشام، وبلاد فارس، والهند، محملة بالسجاد، واللؤلؤ، والتوابل، والأحجار الكريمة، والطيب والعقاقير^(٧٥).

وفى عهد السلطان عبد الحميد الثانى^(٧٦)، لم تُعد مدينة دمشق منعزلة عن المحيط الخارجى، بسبب دخول السكك الحديدية والعربات إليها، وبالتالي قيام علاقات قوية بين المدن السورية بعضها مع بعض من جهة، ومع معظم الدول العربية والأوروبية من جهة أخرى^(٧٧).

وكانت حركة القوافل التجارية تعتمد على الجمال، حيث عُدّ الجمل الوسيلة المهمة لنقل الناس والبضائع فى المناطق الصحراوية والبادية المجاورة لمدينة دمشق، حتى أواخر القرن التاسع عشر. وقد لعب البدو أصحاب الجمال دوراً مهماً فى الحياة الاقتصادية فى سورية والولايات العربية إذ كانوا يزودون تجارة القوافل بالجمال^(٧٨).

وكان الأدلاء المسلحون من البدو الذين يرافقون القوافل التجارية يمثلون العشائر (القبائل) التى تمر القافلة فى ديارها. وهكذا أصبحت القبائل مسؤولة عن حماية القوافل. وقد أغدق التجار والإدارة العثمانية لقاء هذه الحماية على البدو نصيباً جيداً من الأجر والإتاوات التى كانت تسمى الصرة^(٧٩)، وإذا لم تدفع تعرضت القافلة إلى الهجوم والنهب^(٨٠).

(٧٥) نايف صياغه: الحياة الاقتصادية، ص ١٤٥.

(٧٦) السلطان عبد الحميد الثانى: هو السلطان الرابع والثلاثون من سلاطين الدولة العثمانية، تولى عرش الدولة وهو فى الرابعة والثلاثين من عمره ولد ٢١ سبتمبر عام ١٢٥٨هـ/ ١٨٤٢م وهو الابن الثانى للسلطان عبد المجيد ويعد من أكفأ سلاطين آل عثمان مقدرة وحنكة ووعياً وفهماً وإطلاعا، اتصف بالورع والتدين، وربى تربية إسلامية انعكست على شخصه طوال حياته. (عمر فاروق يلماز، السلطان عبد الحميد الثانى من خلال الوثائق، ترجمة طارق عبد الجليل، مراجعة وتقديم الصفصافى أحمد المرسى، دار نشر عثمانى، استانبول، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٠م، ص ٢٥).

(٧٧) سالنامه دولة عليّة، رقم ٢ لسنة ١٨٧٩، ص ٣٥٦. مارى دكران، دمشق، ص ٢٩٣.

(٧٨) مارى دكران، دمشق، ص ٢٩٣-٢٩٤؛ محمد الخطيب: مرجع سابق، ص ٢٣١.

(٧٩) الصرة: Surre=Surre-i Humayun معناها اللغوى ما يصر على الشئ، وهى كلمة عربية تعنى كيس النقود. واستخدم للهدية أيضاً، وأطلقت فى المعاملات المالية على مبلغ خمسين ألف آقجة، أى نصف حمل من المال. كما استخدم فى المبالغ المالية التى كانت ترسل من لدن السلاطين العثمانيين إلى مجاورى مكة المكرمة والمدينة المنورة من الحكام والسادة الشراف والأعيان، وكانت قافلة الصرة تخرج من استانبول فى الثانى عشر من شهر رجب من كل سنة متوجهة إلى الحجاز، وكان أمين الصرة المسؤول فى توصيلها إلى الحجاز فى الوقت المحدد. (سهيل صابان، المعجم الموسوعى، ص ١٤٤).

(٨٠) مارى دكران: دمشق، ص ٢٩٣؛ أكمل الدين: الدولة العثمانية، ج ١، ص ٧٠٣.

ولم تكن السيارة معروفة في أواخر القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين إذ لم يكن في مدينة دمشق للنقل الداخلي إلا بضع عربات (عجلة) تجرها الخيل وكان مقرها مقابل التكية السليمانية^(٨١). وهي معدة لنقل الناس من حي إلى حي، ونقل المرضى لدور الأطباء، وبين المدينة والريف المجاور لها بشكل بسيط، إذ كان القرويون يأتون على دوابهم، وكان لبعض بيوت الأغنياء الدمشقية عربات خاصة بهم، وهم من العائلات التي لعبت دوراً سياسياً بارزاً وخاصة في العهد العثماني، مثل آل العظم، والشمعة، والحسني، والغزي، واليوسف. وكان في سوق الخيل حمير معدة للإيجار وظهرت العجلة فيما بعد (الدراجة النارية بسكليت) وكانت نادرة ثم ازدادت^(٨٢).

استغلت السلطنة أهمية الطرق التجارية التي تمر عبر أراضيها، وتصلها بأوروبا، فطلبت من الأوروبيين إصلاح بعضها أو دفع كلفة إصلاحها، مقابل نقل البضائع بواسطتها، حيث شكلت الطرق التجارية المارة من سورية، أهمية كبرى لتجارة أوروبا. وعلى الرغم من نشاط الحركة التجارية قبل القرن التاسع عشر، فإنه لم يرافقها تطور وسائل النقل، فقد ظلت الدواب الوسيلة الوحيدة للتنقل ونقل البضائع، ولم تدخل العربة بلاد الشام حتى حملتها إليها إنجلترا، بواسطة سفيرها في استانبول، ومنها إلى كل أنحاء الإمبراطورية^(٨٣).

وتنبهت السلطة في عهد التنظيمات العثمانية وما بعدها إلى أهمية المواصلات بالنسبة لها، وذلك لتحقيق السيطرة الكاملة والسيادة الفعلية على أراضيها، فاتبعت سياسة تشديد القبضة على كل أنحاء السلطنة. وانطلاقاً من هذه السياسة عملت الدولة على تهيئة الظروف، وأواخر القرن التاسع عشر لإنشاء شبكة مواصلات حديثة شاملة تربط سورية ومدنها، ومنها مدينة دمشق بشبكة من الطرق والخطوط الحديدية، وكان الهدف من ذلك تقوية حكم السلطان عبد الحميد الثاني المركزي، والقضاء على الثورات وتنشيط الأمن، بالإضافة إلى الإستغلال الاقتصادي المادي، نتيجة الأطماع الأوروبية المتزايدة. ومع أن بعض الخطوط الحديدية أقيمت لأغراض عسكرية إلا أن الأهالي استفادوا منها في نقل منتجاتهم إلى الأسواق المجاورة^(٨٤).

وتعد شبكة المواصلات هي الوسيلة الكبرى لإقامة علاقات مباشرة بين الدول وخاصة العلاقات التجارية، وبقدر ما تتوفر فيها الشروط الملائمة من قرب واتساع في المسالك إلى جانب توفر مواضع

(٨١) التكية السليمانية: مفردتها "تكية" وهي مكان اجتماع الصوفية لإقامة الأذكار والصلوات، كما كانت مقراً لتوزيع الطعام على الفقراء وإقامة الغراء بشكل مؤقت (حسان حلاق، عباس صباغ، المعجم الجامع في المصطلحات الأيوبية والمملوكية والعثمانية ذات الأصول العربية والفارسية والتركية، دار العلم للملايين، بيروت- لبنان، الطبعة الأولى، ١٩٩٩، ص ٥٥).

(٨٢) ماري دكران: دمشق، ص ٢٩٤.

(٨٣) المرجع السابق، ص ٢٩١.

(٨٤) ماري دكران: دمشق، ص ٢٩٤-٢٩٥.

الماء ومحطات الإستراحة واستتباب الأمن فيها، بقدر ما تكون عاملاً إيجابياً في قيام علاقات بين البلدان بشكل متطور، خاصة المغاربية منها التي تمتاز بوحدة التضاريس وموقعها الاستراتيجي^(٨٥).

كما أصبحت شبكة المواصلات الحديدية في الولاية مركز إشراف إذ أصبح في وسع الوالى مراقبة حركات المتصرفين والقائمين ومدى تنفيذهم وتطبيقهم للأنظمة والقوانين والأوامر التي تصدر إليهم، وهذا أدى لانتظام سير المعاملات الإدارية ، وأيضاً أصبح لها أثر هام في ربط مركز الولاية بالعاصمة استنبول^(٨٦).

وفى عام ١٨٦٩م أصدرت الدولة العثمانية قانون نظام الطرق والمعايير، وجرى بموجبه تصنيف الطرق في الدولة إلى أربعة أصناف:

_ الطرق التي تصل استنبول بمركز الولايات أو المرافئ والخطوط الحديدية.

_ الطرق التي تصل مراكز الأفضية بالمرافئ والخطوط الحديدية.

_ الطرق التي تصل مراكز الولايات بالألوية .

_ الطرق التي لا تستعملها العربات بصورة دائمة. ^(٨٧).

وفى عام ١٨٨٩م قامت الدولة العثمانية بإصدار قانون يخصص ١٠% من واردات المصرف الزراعى لتعمير الطرق، وتوسعت في سورية ومدنها ومنها مدينة دمشق، وهذه القوانين جعلت الدول الأوروبية تقبل للحصول على امتيازات مد الخطوط الحديدية، وأخذت تتنافس فيما بينها، لأن منح الامتيازات في السلطنة لإنشاء السكك الحديدية، كان يقترن (بالضمانة الكيلومترية) وكان ذلك تشجيعاً منها لإنشاء شبكة المواصلات بصورة سريعة، كما ضمنت الدولة حداً أدنى من الربح للشركات الأجنبية من كل كيلومتر من السكك الحديدية، وتعهدت بدفع المبالغ اللازمة لسد العجز السنوى، لذلك أخذت الشركات تتلاعب بالسجلات وتطالب بدفع ما يترتب من عجز^(٨٨).

وهكذا استطاعت مدينة دمشق خاصة والمدن الشامية عامة، أن تحافظ على أهميتها التجارية وعلى طرق مواصلات نشيطة تنقل منها وإليها السلع والبضائع في كل الاتجاهات.

٦- الطرق المعبدة

^(٨٥) ناصر الدين سعيدونى: " شبكة المواصلات بالجزائر اثناء العهد العثماني"، ضمن كتاب:البحرية والطرق العثمانية، اعداد وتقديم عبد الجليل التميمي، أعمال المؤتمر العالمى الثامن للدراسات العثمانية، مؤسسة التميمي للبحث العلمى والمعلوماتية، زغوان - تونس، ٢٠٠٠م، ص ٦٥.

^(٨٦) عبد العزيز محمد عوض، مرجع سابق، ص ٥٨.

^(٨٧) ماري دكران سركو: دمشق، ص ٢٩٥.

^(٨٨) ماري دكران: دمشق، ص ٢٩٦.

كان الافتقار إلى شبكة مواصلات داخلية تربط أنحاء البلاد عقبة في طريق تعزيز التجارة السورية. فالطرق المعبدة ظلت قليلة جداً، وهذا راجع إلى أن تكلفة بعض الطرق كانت باهظة جداً مع تبين أن الخط غير مربح تجارياً، أو أن الطرق والمرافق لم تبني بشكل جيد. أو تعرض المنطقى في بعض الفترات لأضرار اقتصادية جسيمة بفعل الأوضاع السياسية المحلية والدولية، وأيضاً بفعل العوامل الطبيعية والصحية^(٨٩).

لم تكن الطرق في سورية منذ أوائل القرن التاسع عشر تحظى بأي تنظيم أو صيانة، بل كانت وعرة وصعبة، وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر كانت طرق المواصلات تمتد عن طريق شبكة برية في دمشق تتعرج أحياناً لتربط القرى ببعضها^(٩٠).

وهذا ما دعا إلى وجود شبكة مواصلات برية في ولاية سورية تمتد من أقصى الجنوب (غزة - بئر السبع) إلى أقصى الشمال - الإسكندرونة) مارة بالمدن الرئيسة وتتفرع أحياناً لتربط بالقرى المهمة، ولكنها كانت في أغلبها بحالة سيئة بسبب عدم قيام الدولة بأعمال الصيانة بصورة دورية^(٩١)، واهتمت الدولة العثمانية بتعبيد الطرق بموجب النظام الصادر في سنة ١٨٦٩م، وفي عهد السلطان عبد الحميد قامت الدولة العثمانية بمد الطرق مستخدمة في ذلك وسائل العمل الإجبارية على الأهالي، وفرض الضرائب على القرى المجاورة للطرق، كما خصصت لذلك ١٠% من واردات المصرف الزراعي العثماني لتعبيد للطرق^(٩٢). ولكن التعبيد القديم كان بدون مادة القار (الزفت) ولذلك كان سريع العطب وبحاجة دائمة إلى الإصلاح والترميم^(٩٣).

وكان من أهم هذه الطرق:

١. طريق دمشق - بيروت ١٨٥٧م:

عام ١٨٥٧م حصل الضابط الفرنسي المقيم في بيروت الكونت "أدموند دي بيرثيوس Admond Bearthus من الحصول على فرمان من الباب العالي لشق طريق للمركبات بين "بيروت ودمشق" واستثماره لمدة ٥٠ عاماً^(٩٤). ولقد تم إنشاء هذا الطريق عن طريق امتياز حصلت عليه شركة فرنسية،

^(٨٩) عبد الرؤوف سنو: المصالح الألمانية في سوريا، ص ٢٤٤-٢٤٥.

^(٩٠) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٣.

^(٩١) Isabel Burton, **The Inner life of Syria, Palestine and the Holy land**, From Private Journal, Henry, S. King & Co, London, volume 1, 1875, p. 224-225.

^(٩٢) Ezel Kural Shaw , **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Cilt 2, Çevirmen: Mehmet Harmanc, E Yayınları , Tarih Dizisi, İstanbul, 1983), p. 228.

^(٩٣) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٥.

^(٩٤) عزة على آق بيق، تاريخ السكك الحديدية، ص ٥٩. محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ٢١٢.

سميت " الشركة العثمانية لطريق بيروت - دمشق" ^(٩٥) وأشرف على هندسة الطريق المهندس " ديمان Deman" الذى أشرف على خمس طرق أخرى للعربات فى لواء بيروت، وكان من أنجح خطوط المواصلات التى تمت آنذاك ^(٩٦).

ولعب هذا الطريق دوراً رئيسياً فى حياة بيروت الاقتصادية، وفى حياة المناطق المحيطة به، ولا شك أنه كان عاملاً هاماً فى استمرار بيروت كأهم ميناء على الساحل السوري، ولا أدل على اتساع نشاط ميناء بيروت خلال القرن التاسع عشر من الأرقام التالية: بلغ وزن البضائع التى استوردت أو صدرت عن طريق هذا الميناء فى عام ١٨٣٥م، ١٢٨،٦٣٥ طناً، منها ٧٨،٤٦٣ طناً من الواردات، و٥٠،١٧٢ من الصادرات، فى حين كان مجموع البضائع التى تعامل معها ميناء بيروت، استيراداً وتصديراً، ٨٠٥،٥٢٠ طناً فى عام ١٨٩٥م ^(٩٧).

وقد بلغ طول الطريق (١١٢) كيلومتر وعرضه (٧) أمتار، وبعد أربعة أشهر تم تعبيد أربعة وعشرين من أصل مائة وثمانية كيلومترات من الطريق. وكان مقدراً للعمل أن ينتهى فى عام ١٨٦١م، ولكن الطريق دشن فعلاً فى الأول من يناير كانون الثانى عام ١٨٦٣م، وبلغ عدد المسافرين الذين استخدموا هذا الطريق فى عام افتتاحه ٥٨٠٩ وارتفع هذا العدد إلى ٨٤١٨ مسافراً فى العام التالى، وبلغ ٩٥٠٩ فى عام ١٨٦٩م. وبلغت العائدات الاجمالية لهذا الطريق ٥٥٠ ألف فرنك فى عام ١٨٦٣م، ثم ارتفعت إلى ٩٨٠ ألف فرنك فى عام ١٨٦٦م، واتصل ممثلوا الشركة المسؤولة عن الطريق بالبدو فى البادية السورية لتسهيل نقل البضائع بين بيروت وبغداد عبر دمشق. وذكر أن كمية البضائع التى نقلت بواسطة طريق بيروت - دمشق، فى عام ١٨٦٣م، بلغت ٤،٧٣٠ طناً، وارتفعت فى عام ١٨٩٠م إلى ٢١،٤٠٠ طن، وزاد ذلك من عائدات الأسهم التى بلغت ٤٢ فرنكاً فى عام ١٨٧٢م ثم ارتفعت إلى ٨٠ فرنكاً فى عام ١٨٨٢م ^(٩٨).

وقد حققت هذه الشركة أرباحاً طائلة، وتضاعفت واردات الطريق فى مدة سنة، وحققت الشركة أرباحاً عالية إلى أن تم إنشاء الخط الحديدى بين دمشق - بيروت، فنتج عن ذلك أن نقصت أجرة نقل البضاعة إلى الثلث تقريباً بواسطة السكة الحديدية، ونجاح هذا الطريق يدل على ازدياد حركة التصدير

Report by Mr Brant, British Consul at Damascus, on the trade and of that city for the year 1859.

^(٩٥) زهير غزال: مرجع سابق، ص ٢٤٥.

^(٩٦) عبد العزيز محمد عوض: الإدارة العثمانية فى ولاية سورية، ص ٢٧٣؛ شارل عيساوى: مرجع سابق، ص ٣٣٨.

^(٩٧) عبد الكريم رافق: الاقتصاد الدمشقى، ص ١٢٢.

^(٩٨) عبد العزيز محمد عوض، الإدارة العثمانية، ص ٢٧٤؛ عبد الكريم رافق: الاقتصاد الدمشقى، ص ١٢٢.

فى ولاية سورية، فقد حال ارتفاع أجور النقل قبل إنشاء هذا الطريق دون تصدير المحصولات بكميات كبيرة^(٩٩).

باعت الشركة جميع حقوقها المحررة فى المرسوم السلطانى المؤرخ فى ٢٠ يوليو ١٨٥٧م إلى شركة خط حديد دمشق - بيروت فى ٢ يناير ١٨٩٢م، وخصص لكل ذى سهم واحد فى شركة الطريق سهمان فى شركة الخطوط^(١٠٠).

وفى ١٨ يوليو ١٨٦١م تم تدشين مكتب لخدمة نقل الركاب بين بيروت والجديدة، وفى ١ مايو ١٨٦٢م وبعد عدة صعوبات فى المالية اكتمل الطريق إلى دمشق، وتم تسيير أول مركبة ركاب فى يناير ١٨٦٣م، وكانت تجرها الخيول مسافة ١٣ كيلومتر، حيث تم تسيير عربة واحدة للمسافرين يومياً، يجرها ٦ جياد أو ٦ بغال، وكانت تقطع المسافة فى ١٣ ساعة، وكانت الأيام المستغرقة من ٣-٤ أيام^(١٠١).

وبعد شهر تم ادخال عربات الدليجانس^(١٠٢) لدمشق وأدى هذا لتضاعف العمل، وأصبحت تنطلق كل يوم رحلتين رحلة من دمشق، وأخرى من بيروت فى الوقت نفسه، وتلتقى المركبتان فى اقليم شتورة^(١٠٣) حيث تقف ساعة ويتم التبادل ومتابعة الرحلة^(١٠٤).

^(٩٩) عبد العزيز محمد عوض: الإدارة العثمانية فى ولاية سورية، ص ٢٧٤.

^(١٠٠) المرجع السابق. ص ٢٧٤. محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ٢١٢.

⁽¹⁰¹⁾Noël Verney, George Darnbmann, **Les Puissances Étrangères Dans Le Levant en Syrie et en Palestine**, Guillaumin ; Lyon : A. Rey, Paris, 1900, p.238.

^(١٠٢) الدليجانس: هى نوع من المركبات لنقل المسافرين والبريد بين المدن الكبرى وهى مصنوعة بشكل بيضوى من الخشب، لها إطارات حديدية وسقفها من القماش أو الشمع السميك الذى لا تنفذ منه الأمطار ولا تؤثر فيه الشمس، وتتسع إلى ١٥ راكباً تجرها ٦ خيول تكون مميزة بقوتها، ويركب جندياً من الضباط الأتراك بجانب السائق، وكان مركز الانطلاق بدمشق مكان محطة الحجاز، وفى بيروت بجانب المرفأ، وكانت المحطة الأولى لها ميسلون حيث يوجد الخان الذى لا يزال موجود، وكانت تجرى فيه تبديل الخيول ثم تواصل السير إلى محطة ظهر البيدر ومنها إلى بيروت، والمركبة مثبتة على حامل متصل بعجلات مصنوعة من الخشب المثبت على إطارات معدنية، وكان هناك نوعان من العربات الأولى عربات كبيرة فيها ١٥ مقعداً، وآخر عربات صغيرة وكانت دوريات الجندرية أو الدرك تقوم بالتجول فى الطريق العام للمحافظة على الأمن، ولقد اهتم الولاة فى دمشق وبيروت بأمن سفريات الدليجانس لأنها كانت تقوم بنقل القناصل (عزة على آق بيق: تاريخ السكك الحديدية: ص ٦٠، ح ٨٤).

^(١٠٣) شتورة: مدينة لبنانية فى وادى البقاع الخصبة، تقع بين جبل لبنان وسلسلة جبال لبنان، وهى تقع فى منتصف الطريق فيما بين دمشق وبيروت، وهى تبعد عن بيروت ٤٤ كيلو متراً. (محمد حمدى: قاموس التواريخ، المكتبة الأكاديمية، الجيزة، ٢٠١٤، ج ٢، ص ٣٠٨؛ www.marefa.org)

^(١٠٤) عزة على آق بيق، مرجع سابق، ص ٦٠.

وقامت شركة النقل بفرض رسوم عبور على دواب الحمل التي تستخدم الطريق، ولم تنته عام ١٨٦٣م حتى كان لدى الشركة ٣٤٨ جواداً وبغلاً، و ١٤ عربة دليجانس وعشرة عربيات خفيفة للإيجار، و ١٠٤ عربة للبضائع، و ٤ شاحنات ضمن بيروت. وكانت وسائل النقل والمعدات تستورد من فرنسا في البداية، ولتجنب النفقات قامت الشركة بإنشاء مشاغل خاصة بها للعربات والعجلات والبرادع في بيروت^(١٠٥).

ازدهرت أعمال الشركة منذ هذا التاريخ وأصبح عدد المسافرين سنوياً ١١ ألف مسافر، كما ارتفع وزن البضائع المنقولة من ٤,٧٣٠ طن عام ١٨٦٣م إلى ٢١,٤٠٠ طن عام ١٨٩٠م^(١٠٦).

وفي عام ١٨٩٢م تم تصفية الشركة بعد انضمامها إلى شركة الخطوط الحديدية، وبعد ذلك تدهورت أحوال الطريق، ولكن أعادت الحكومة إصلاحه قبل اندلاع الحرب. وكانت النتائج المالية مرضية، فقد حصل السهم على ربح قدره ٨ % عام ١٨٧٢م زيد إلى ١٦ % عام ١٨٨٠م وما بعده، وبالنسبة أدير هذا المشروع الفرنسي بشكل جيد وقدم خدمات كبيرة للمسافرين والبلدين، كذلك العمال الذين جنوا منه عائدات معتبرة^(١٠٧).

ومع نهاية القرن التاسع عشر تم إلغاء رسوم العبور، واستخدمت بانتظام نحو ٢٠٠ عربة تحمل كل منها ما بين ١,٢٥ - ١,٥٠ طن، وقد أبرز هذا الطريق تميز ميناء بيروت عن الموانئ الأخرى، واجتذب هذا الطريق بعض القوافل من حلب إلى دمشق^(١٠٨). وكان لهذا الطريق نتائج من خصوص تأثيره على زراعة الضواحي التي مر بها الطريق وزيادة رأسمال^(١٠٩).

وحين عارضت الحكومة العثمانية تمديد امتياز الشركة المشرفة على طريق بيروت - دمشق، أو زيادة فعاليتها التي كانت تكفي لاستخدام ألف من الخيول والبغال في عمليات النقل، بدأ التفكير لدى الشركة في الثمانيات من القرن التاسع عشر، بربط بيروت بدمشق بخط حديدي، وتم إنشاء هذا الخط في عام ١٨٩٥م على يد شركة أخرى فرنسية بلجيكية عثمانية، ولكن هذا الخط الحديدي هذا منى

^(١٠٥) شارل عيساوي، التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب، ص ٣٣٨، عزه على آق بيق: تاريخ السكك الحديدية، ص ٦١.

^(١٠٦) عزه على آق بيق: مرجع سابق، ص ٦١.

^(١٠٧) Noël Verney , **Les Puissances**, p.228.

Leila Tarazy Fawaz, **Merchants And Migrants in Nineteenth-Century, Beirut**, Harvard, 1983, p.69-7.

^(١٠٨) Noël Verney , **Les Puissances**, p.228-233.

^(١٠٩) الأمير علي الحسني: تاريخ سوريا الاقتصادي، ص ٢٤٧.

بخسائر كبرى إلى أن فرض الانتداب الفرنسي في عام ١٩٢٠ على سورية ولبنان، وعندئذ أخذت عائدات الخط بالازدياد^(١١٠).

وسعت الحكومة العربية في دمشق في الفترة بين ١٩١٨ - ١٩٢٠م إلى تحسين وضع الطرق والمواصلات لتنشيط التجارة، وكانت خطوط المواصلات بعد الحرب في حالة سيئة بسبب الإهمال وظروف الحرب وخاصة الخط الحجازي، واتخذت وسائل لتعمير السكك الحديدية وإصلاح الجسور، ووضعت بالمناقصة العلنية إحضار المواد اللازمة لعملية الإصلاح. ونتيجة لذلك تم وصول القطار من المدينة إلى دمشق في أواخر ١٩١٨م، كما انتظم سير القطار بين دمشق وحيفا ورياق وحلب. ولكن يبدو أن سير القطارات لم يكن منتظماً لعدم إتمام الإصلاح بصورة تبعث على الاطمئنان أو وجود رأسمال كافٍ لهذه الغاية^(١١١).

٢ . طريق دمشق - حوران:

تم افتتاح هذا الطريق في عام ١٨٨٨م، وأدى هذا الطريق إلى انتعاش القرى الواقعة على جانبيه، فأصبحت تصدر منتجاتها إلى المدن السورية بسهولة^(١١٢). وكان طول الخط (١٠٣) كيلومترات ويتم مروره في سهل خفيف التموج بين دمشق - المزيريب، والميل الأعظم فيه لا يتجاوز ٢% وهو من الخطوط الضيقة كخط بيروت - دمشق أي عرضه متر وخمسة سنتيمترا. وكان هذا الخط لا يحصل إلا على نفقات الاستثمار فقط، ولا يدخل أي ربح، ومن العوامل التي دعت إلى عدم نجاحه بُعد مرفأ بيروت عن منتهى الخط الحديدي مسافة ٢٤٠٠ متر، ولكن شركة الخطوط الحديدية اتفقت مع شركة المرفأ وشركة الترامواي اللبناني على وصل الخطوط بأرصفة المرفأ، وفي ٤ فبراير ١٨٩٧م جرى بالفعل ذلك الوصل وتم مباشرة استثماره في سنة ١٩٠٣م، مسافة ٢٢٠٠ متر، وهو أيضاً من الخطوط الضيقة، وقد كلف عمله جهوداً عظيمة ونفقات باهظة^(١١٣).

وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر، ظهرت فئة اجتماعية اغتنيت بفضل هذه الأعمال، ونمت على هامش الفئات الاجتماعية المسيطرة والمكونة من أولئك الذين يحصلون على دخولهم بصورة رئيسة من الربح العقاري، ويعتمدون على الدولة في تقدمهم الاجتماعي^(١١٤).

٣ . خط دمشق - حلب :

(١١٠) عبد الكريم رافق: الاقتصاد الدمشقي، ص ١٢٣؛ زهير غزال: مرجع سابق، ص ٢٤٧.

(١١١) خيرية قاسمية: الحكومة العربية في دمشق بين ١٩١٨-١٩٢٠م، دار المعارف، مصر، ١٩٨٢، ص ٢٢٨-٢٢٩.

(١١٢) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٤؛ محمد الخطيب، مرجع سابق، ص ٢٣١.

(١١٣) محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ١٦٥.

(١١٤) زهير غزال: مرجع سابق، ص ٢٤٧.

كتب وزير الأشغال العامة في الدولة العثمانية في تقرير له عام ١٨٨٠م بأن يتم وصل مدينة حلب بديار بكر بخط حديدي ماراً بالبيرة وأروقة، وكتب المهندس " برسيل" أيضاً في تخطيط الطريق الحديدي ما يقارب ما كتبه وزير الأشغال على أن يكون الخط في طوله ٤٢٠ متر وعرضه ١،٤٤ أى من الخطوط الاعتيادية. وفي تقرير الوزير العثماني أيضاً خط يبتدئ من حلب إلى حماه فحمص فدمشق فحوران. وكان قدر نفقات كل كيلو متر واحد إذ ذاك ب ١٣٠ ألف فرنك، وطلبت امتياز هذا الخط شركة " الباتينيول" وأرسلت مهندسيها لوضع التصميمات اللازمة له. وفي سنة ١٨٩٢م طلبت شركة عثمانية مؤلفة من أعضاء مسلمين امتياز هذا الخط من وزارة الحربية وذلك لإنشاء خط عسكري بدون ضمانة كيلومترية^(١١٥).

في ٣١ مايو ١٨٩٣م أعطت الدولة العثمانية حق امتياز هذا الخط أيضاً ليوسف مطران، وكان القصد من إنشاء هذا الخط هو عسكري بحث، وعلى صاحب الامتياز ان يسير وفق ما تقرره نظاره الحربية، ولذلك شكلت الحكومة لجنة عسكرية للنظر في منح شروط الامتياز^(١١٦).

وقد تم إنشاء هذا الخط على مرحلتين الأولى رياق - حماه وبلغ طوله ١٨٩ كيلو متر، وجرى افتتاح هذه المرحلة في ٧ يونيو ١٩٠٣م. أما المرحلة الثانية: فهي بين حماة - حلب، وبلغ طوله ١٤٣ كيلو متر، وجرى استثمار الخط بين حماه وحلب في سنة ١٩٠٦م، وقد كان من المقرر إتمام مد الخط بين حلب وبيره جك، إلا أن منح امتياز خط بغداد إلى شركة خطوط الأناضول حال دون تمديده إلى الشمال، وكانت معظم مواقف خط رياق حلب عسكرية^(١١٧).

أما خط دمشق - رياق - حلب الذي يقع ضمن أراضي الحكومة العربية فكان يتبع الشركة الفرنسية صاحبة الامتياز إلا أنه أصبح بعد انسحاب القوات البريطانية يتبع المراقبة العسكرية العربية مع بعض موظفين من الشركة للإشراف على بعض النواحي الإدارية والفنية^(١١٨).

٤. خطوط السكك الحديدية :

تعد شبكة الخطوط الحديدية في بلاد الشام عامة ودمشق خاصة من أهم وسائل النقل عموماً، والنقل البري خصوصاً كونها تشكل شرياناً حيوياً واستراتيجياً فاعلاً في عمليات التطوير والتنمية، ويمتاز استخدامها بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى بالأمان والراحة والسرعة والدقة وبرزت أهمية شبكة الخطوط

(١١٥) محمد كرد: **خطط الشام**، ج ٥، ص ١٦٥.

(١١٦) عبد العزيز محمد عوض، **مرجع سابق**، ص ٢٧٤.

(١١٧) عبد العزيز محمد عوض: **مرجع سابق**، ص ٢٨٠.

(١١٨) خيرية قاسمية: **الحكومة العربية**، ص ٢٣٠.

الحديدية في دمشق لإعادة الحيوية للطرق التجارية التاريخية، كما أسهمت الظروف السياسية والاقتصادية للدولة العثمانية على تنفيذ الفكرة وذلك لأسباب عسكرية وسياسية واقتصادية^(١١٩).

وكان الهدف من وراء إنشاء خطوط السكك الحديدية هو الاستثمار الأوروبي في الولايات العثمانية وذلك لتسهيل الحصول على المواد الأولية وتسويق البضائع الأوروبية المصنعة، وتشجيع التجارة وفق الرؤية الغربية للمصالح^(١٢٠).

أسهم تطور السكك الحديدية منذ منتصف القرن التاسع عشر إلى ربط المدن المتباعدة، وظهور نشاط بشري اقتصادي، وفتح طرق جديدة للمبادلات التجارية، ومن هنا كانت السكك الحديدية مرفقاً مهماً من المرافق العامة، أوجب تدخل الدول الأجنبية للاحتكار لتلك الخطوط والتجارة عبر تلك الخطوط، وكانت فرنسا من أكبر المستثمرين في الدولة العثمانية في هذا المجال في بلاد الشام بين سنتي ١٨٩٠ - ١٩١٤م وعليه قامت ببناء أول خط حديدي هو خط " يافا - القدس " ^(١٢١).

ومن هنا تنبعت الدولة العثمانية إلى وجوب إنشاء شبكة من السكك الحديدية، الهدف منها هو تغطية كل أجزاء الدولة باعتبار أن هذه الشبكة وسيلة فعالة لتوحيد أطراف الدولة وتنشيط الحركة التجارية فيها. وكانت امتيازات الخطوط الحديدية في الدولة العثمانية قضية مشاريع تجارية حصلت عليها شركات أجنبية مختلفة.

لم تكن هناك مشاريع خدمية أنشأتها الدولة العثمانية في البلاد العربية بشكل واضح حتى النصف الثاني من القرن التاسع عشر، وكانت من أسباب الضعف الذي ابتليت به الدولة العثمانية هو استمرار تدهور الوضع المالي. ومنذ منتصف القرن التاسع عشر وما بعده سارت الدولة العثمانية على طريق الخطر، وهو طريق أخذ القروض من أصحاب المصارف الأوروبية وتضخيم نقدها بإصدار عدد من ملايين الليرات الورقية^(١٢٢).

أصدرت الدولة العثمانية في ٨ صفر ١٢٨٤هـ/ ١٨٦٧م نظاماً يتعلق بصيانة خطوط المواصلات الحديدية والمحافظة عليها، وجاءت صياغته في أربعة فصول ضمت ٢٨ مادة تضمنت التدابير التي يلزم اتخاذها لتأمين مرور العربات الحديدية، ووجوب المحافظة على السكك الحديدية، والإجراءات الواجب

(١١٩) طه خلف محمد خلف الجبوري، خط حديد يافا - القدس، ص ٢٢١.

(١٢٠) محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، الحياة الاقتصادية في آخر أيام الخلافة العثمانية ومقاومتها لتمدد الرأسمالية الغربية، ابن النديم للنشر، الجزائر، الطبعة الأولى، ٢٠١٣، ص ١٣٢.

(١٢١) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ٢٦.

(١٢٢) طالب عبد الغني جار الله: " سكة حديد بيروت - دمشق، ص ٢٧٦.

اتخاذها بحق الركاب والأشخاص المخالفين لأنظمة الخطوط الحديدية، وإجراءات التحقيق في الجرح والجنایات والحركات المخالفة للنظام^(١٢٣).

وفي عهد السلطان عبد العزيز (١٨٦١-١٨٧٦م) منحت الدولة العثمانية إلى الشركات الأجنبية الفرنسية بمد الخطوط الحديدية في كل انحاء السلطنة، ولكن سورية وبما فيها دمشق، لم تستفد منها حتى عهد السلطان عبد الحميد الثاني، وواجهت شبكة المواصلات الحديدية في الولاية صعوبات كثيرة لا سيما تلك الممتدة بين الساحل والداخل كخط بيروت - دمشق، نظراً لوجود سلسلة جبال لبنان المرتفعة والتي تقضى باستعمال الخطوط المسننة، وأدى ذلك إلى الإكثار من النفقات الإنشائية وزيادة المنفق على الاستثمار في إنشاء هذه الخطوط^(١٢٤).

تمكنت الدولة العثمانية بعد سنة ١٨٨٩ أن توسع الطرق في ولاية سورية على اثر صدور قانون يخصص ١٠% من وريثات البنك الزراعي^(١٢٥) لتعمير الطرق ، وبعد صدور هذ القوانين أقيمت الدول الأوروبية على نيل امتيازات مد الخطوط الحديدية، وتنافست فيما بينهما لأن الامتيازات التي كانت تمنح لإنشاء السكك الحديدية في الولايات العثمانية. وكانت تعرف فيما يسمى "الضمانية الكيلومترية" التي كانت تمنحها الدولة العثمانية تشجيعاً منها لإنشاء شبكة المواصلات بسرعة. ولما كانت الدولة تضمن للشركة حداً أدنى من الربح من كل كيلومتر من السكك الحديدية، وتتعهد بدفع المبالغ اللازمة لسد العجز السنوي، لذلك كان من السهل على الشركات أن تتلاعب بالسجلات وتطالب الدولة بدفع العجز^(١٢٦).

وتم منح الخطوط على النحو التالي:

أ: خط حديد دمشق - بيروت :

بدأ ظهور الخطوط الحديدية في بلاد الشام عامة ودمشق خاصة نتيجة للظروف السياسية والاقتصادية التي كانت تمر بها الدولة العثمانية في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وبداية القرن

(١٢٣) الدستور، ج ٢ ، ص ٢٩٦ - ٣٠٢؛ عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٢.

(١٢٤) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٥. ماري دكران: مرجع سابق، ص ١٨٣.

(١٢٥) تأسس أول مصرف زراعي في اسطنبول عام ١٨٩٩م بهدف توفير النقد للمزارعين والفلاحين، وضرب الاحتكار الصيرلقة، وياشر البنك أعماله برأس مال قدره ٣٦٠ مليون قرش، وافتتحت شعبة لهذ المصرف تحت اسم "زراعت بانق شعبهسي في قضاء عجلون عام ١٨٩٧م ومقره أريد واستمر البنك حتى نهاية الدولة العثمانية) عزة على آق بيق، مرجع سابق، ص ١٠١، ح ٢١٥.

(١٢٦) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٥. الأمير على الحسني: تاريخ سوريا الاقتصادية، ص ٢٤٧.

العشرين ، وانعكس هذا كله على بلاد الشام منذ أن تم إنشاء أول خط حديدي ١٨٩١م خط يافا- القدس، وحتى نهاية الحرب العالمية الأولى^(١٢٧).

منحت الحكومة العثمانية امتياز هذا الخط إلى يوسف أفندي مطران، وذلك في ١٨ أبريل ١٨٩٠م^(١٢٨) لتقديم مخطط للمشروع، ولما لم يتقدم بمخططات المشروع في المدة المحددة، فسقط حقه بالمشروع الذي أسند إليه إدارته، فأعطى إلى شخص آخر وهو "حسن بيهم" عام (١٣٠٨هـ/١٨٩١م) والذي سمي شركته باسم " الشركة المساهمة العثمانية لخط دمشق - بيروت الاقتصادي"^(١٢٩).

وحصلت سكة حديد دمشق - بيروت على كل التسهيلات في امتلاك الأراضي، وبلغ طول الخط بين دمشق وبيروت ١٤٧ كم^٢، وعرضه ١٠٥ سم ويمتد الخط لمسافة في سلسلة جبال لبنان بالخطوط المسننة وذلك على مسافة تبلغ ٣٤ كم^٢، وكان الوقت المستغرق بالركاب في الطريق بين دمشق - بيروت ٩ ساعات، أما قطار الشحن فكان يقطعها في ١١ ساعة، في حين ان القوافل كانت تقطع المسافة في ١٣ ساعة. وتم افتتاح خط بيروت - دمشق في ٣ اغسطس ١٨٩٥م^(١٣٠).

وقد تطاولت الشركة أحياناً على الأراضي المجاورة للخط، فحصلت نزاعات بينها وبين الأهالي والأجانب المتواجدين في دمشق أو في المحطات التي تمر منها السكة الحديدية الواصلة بين دمشق وبيروت،^(١٣١).

ومن أهم المحطات التي كان يمر بها خط دمشق - بيروت (دمشق، دمر، الهامة، الجديدة، عيد الفيجة، دير قانون، سوق وادي بردى، الزيداني، سر غايا، رياق المعلقة، المريجيات، صوفر، بحدون، عالية، عاربا، ممهور، بعبداء، الحدث، بيروت)^(١٣٢).

^(١٢٧) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ٦. محمد الخطيب: مرجع سابق، ص ٢٣١.

^(١٢٨) سالنامه دولت عليية عثمانية، سجل أحوال دائرة عمومية سندن، در سعادت، رقم ٥٢، لسنة ١٣١٤هـ/ ١٨٩٦م، ص ٩٧٩. أونال وآخرين: سوريا في الوثائق العثمانية، مجموعة وثائق منشورة، ترجمة صالح سعداوي، استانبول، ٢٠١٣، ص ١٨٧.

^(١٢٩) ماري دكران: دمشق، ص ٢٩٧؛ عبد العزيز العظمة: مرآة الشام، تاريخ دمشق وأهلها، تحقيق نجدة فتحي صفوة، رياض الرئيس للكتب والنشر، سوريا، ١٩٤٧م، ص ١٩٥.

^(١٣٠) محمد الخطيب: مرجع سابق، ص ٢٣٢.

^(١٣١) ماري دكران : دمشق، ص ٢٩٧؛ العظمة، مرآة دمشق، ص ١٩٥. ؛ محمد على محمد كرد ، خطط الشام، مكتبة النوري، دمشق، الطبعة الثالثة، ١٩٨٣، ج ٥، ص ١٦٢.

^(١٣٢) محمد الخطيب: مرجع سابق، ص ٢٣٢.

وسارعت الدولة العثمانية إلى الاستعانة بالخبرة الأجنبية ويرأس المال الأجنبي، وكانت انجلترا أول من وضع مشروعات للخطوط الحديدية في الدولة العثمانية، ثم ما لبث أن اشترك الفرنسيون في بناء الخطوط الحديدية (١٣٣).

وفي سبعينات القرن التاسع عشر قامت الدولة العثمانية بمحاولة لبناء خطوط حديدية معتمدة في إنشائها على موارد الدولة العثمانية الخاصة من الأموال والقوة البشرية بتوجيه إداري وهندسي أجنبي، لكنها فشلت مما اضطرها إلى الاعتماد على المساعدة الأوروبية مرة أخرى (١٣٤).

وتمكنت إدارة الدولة العثمانية بعد عام ١٨٨٩م من أن توسع الطرق في ولاية سورية وذلك على أثر صدور قانون يخصص ١٠% من واردات البنك الزراعي لتعمير الطرق، وبعد عام ١٨٩١م أصبح الأمر جبراً أن يتم تقديم الرسوم المطلوبة وتقدر بنحو ٣٥٠٠٠ ليرة تركية (١٣٥) وقيمة الخدمة اليدوية أو بدلها بموجب القانون السابق بقيمة ٦٠٠٠٠٠ ليرة تركية (١٣٦).

وفي عام ١٨٩١م بدأ العمل في خط بريطاني لربط عكا بدمشق، ولكن صُرف النظر عنه عام ١٨٩٨م بعد بناء ثمانية كيلومترات فقط، ولكنه كان -على أي حال - دافعاً لمجموعة من الممولين الفرنسيين للإسراع بتنفيذ مشروعهم بإقامة "شركة السكك الحديدية الاقتصادية لخط بيروت - دمشق - حوران في سورية عام ١٨٩٢م. وفي عام ١٨٩٣م حصلت هذه الشركة على إمتياز إقامة خط بيروت - دمشق - بيرة جك مع وصله للإلتقاء بخط بغداد المزمع إنشاؤه عند تلك المنطقة. وغيّرت الشركة اسمها إلى "الشركة العثمانية للسكك الحديدية لخط بيروت - دمشق - وبيراجك، وجعلت مدتها ٩٩ سنة تنتهي في يوليو ١٩٩٢م (١٣٧)، وزيد رأسمالها الاسمي من عشرة ملايين فرنك إلى ١٥ مليوناً عام ١٨٩٣م، وتم إصدار سندات بقيمة ٦٠ مليون فرنك ليصبح جملة رأس المال ٣١,٢ مليوناً (١٣٨).

(١٣٣) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ٦.

(١٣٤) محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ١٦٢.

(١٣٥) الليرة العثمانية تعادل ١٢٥,٥ قرشاً وذلك عام ١٣٠٣هـ/١٨٨٦م، وفي عام ١٣٢١هـ/١٩٠٤م عادت الليرة العثمانية ١٠٠ غرش صاغ الميري، ثم ارتفعت عام ١٣٢٤هـ/١٩٠٧م عادت إلى ١٣١ قرشاً (نايف صياغه، مرجع سابق، ص ١٧٥؛ ماري دكران: دمشق، ص ٢٨٨-٢٨٩).

(١٣٦) الأمير على الحسني: تاريخ سوريا ص ٢٤٣-٢٤٤.

(١٣٧) محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ١٦٣؛ محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ص ١٤٠.

(138) Great Britain. Public Record Office ed; Accounts And Papers; "Damascus" 1895, 1903, vol, 100, p.195.

شارل عيساوي: التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب، ص ٣٤١-٣٤٢.

وكان طول خط بيروت - دمشق ١٤٧ كيلومتراً وهذا الخط تم افتتاحه عام ١٨٩٥م وكان جزء منه متيناً لصعود وهبوط المرتفعات، وتكلف ١٩,١ مليون فرنك أو نحو ١٣٠ ألف فرنك للكيلومتر الواحد بما في ذلك القطارات، وكان كلا الخطين من الخطوط الضيقة^(١٣٩). وقد بدأ تشغيل الخط بتسيير قطار واحد كل يوم من بيروت إلى دمشق، وكان يعمل على الخط ثمانى قطارات و ٢٠ عربة ركاب، و ٧٣ عربة نقل بضائع، زيدت حتى أصبحت عام ١٩٠٢م تضم ١٥ قاطرة و ١٣٠ عربة نقل ركاب ونقل بضائع. وكان هناك قطار للركاب وآخر للركاب والبضائع معاً يومياً بين دمشق ورياق. وانخفض زمن الرحلة من دمشق إلى بيروت من ١٣ ساعة إلى تسع ساعات. وزادت إيرادات الشركة من ٢,٣٨٩,٠٠٠ فرنك عام ١٨٩٦م إلى ٣,٠٥٧,٠٠٠ فرنك عام ١٩٠٣م و ٤,٢٤١,٠٠٠ فرنك عام ١٩١٣م^(١٤٠).

وفى عام ١٨٩٩م أعلنت الشركة أن هناك خسارة سنوياً، وكانت جملة الإيرادات نحو ٢,٥ مليون فرنك، ومصاريف التشغيل ١,٢٥ مليون وفوائد السندات ١,٦ مليون فرنك، وبذلك كان هناك عجز قدره ٣٥٠ ألف فرنك. وبذلك بدأت تصفية الشركة عام ١٩٠٠م، وأعيد تنظيمها بواسطة البنك العثماني وبعض البنوك الأخرى، ومرة أخرى تغير اسمها لتصبح " الشركة العثمانية للسكك الحديدية لدمشق - حماه وامتداداتها" وضمنت الحكومة للشركة ١٥ ألف فرنك عن كل كيلومتر واحد للخط عند تشغيله. وكان رأس المال المستخدم في المشروع فرنسي^(١٤١).

ومن محطات هذا الخط التي يمر بها القطار : بيروت، الحدث، بعيدا، جمهور، عاربا، عاليه، يحمدون، صوفر، المريجيات، المعلقة، رياق، سرغايا، الزيداني، سوق وادي بردى، دير قانون، عيد الفيحة، الجديدة، الهامة، دمر، دمشق^(١٤٢).

(١٣٩) هاملى لونغريغ: تاريخ سوريا ولبنان تحت الانتداب الفرنسي، ترجمة بيار عقل، دار الحقيقة، بيروت، ٢٠١٦م، ص ٤٧. ماري دكران، دمشق، ص ٢٩٨.

(140) Great Britain .Public Record Office ed; Accounts And Papers; "Damascus"1895, 1903, vol,100, p.195.

شارل عيساوى: التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب، ص ٣٤١-٣٤٢. الأمير على الحسنى: تاريخ سوريا الاقتصادية، مطبعة بدائع النون، دمشق، ١٩٢٣، ص ٢٤٤.

(141) Great Britain .Public Record Office ed; Accounts And Papers; "Damascus"1895, 1903, vol , 100, p.195. Charles Issawi,ed., **The Economic History Of The Middle East,1800-1914**, Chicago, London: University of Chicago Press. 1966 ,vol.3 .p225-226.

شارل عيساوى: التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب، ص ٣٤١-٣٤٢.

(١٤٢) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٧. محمد الخطيب: مرجع سابق، ص ٢٣٢.

وفى نهاية القرن التاسع عشر، كان افتتاح الطرق وسكة حديد دمشق – بيروت سبباً لإدخال دمشق فى عالم المواصلات الحديثة، وبعد عام ١٩١٨م تولى أهل دمشق وبسرعة عن العربة التى يجرها الحصان فى المدينة، وعن تحميل الأشياء على ظهور الدواب، وأخذ يستخدم السيارة والشاحنة، وأضحى من واجبه تبنى شبكة طرق بدائية، تتمكن من تحمل نوع المواصلات المدنية والعسكرية، ورأى وجوب تجديد مداخل المدن وزيادة عرضها لإفساح المجال أمام المواصلات الآتية من فلسطين وبيروت، والطرق الخاصة والهامة، وبالنسبة للسلطة المنتدبة، ولعبت الضرورات الأمنية دورها أيضاً وأخذت قسماً من مخطط دمشق العتيقة، فرسمت الأجزاء الأولى لأول ملحق، خلال بضعة أسابيع، فى بدء الثورة السورية عامى ١٩٢٥-١٩٢٦م، لحماية المدينة وسلطات الانتداب المقيمة فيها، من الثوار الذين كانوا يتخذون من الغوطة^(١٤٣) مقراً لهم. وللتمكن من السيطرة على أوضاع الغوطة، وجب القيام بشق طرق صغيرة، تستبدل بالطرق القديمة، التى كان يحدها جانبيها حواجز ترابية، اندثرت غالبيتها^(١٤٤).

ب: سكة حديد دمشق – مزيريب .

تعود فكرة إنشاء هذا الخط إلى عهد ولاية مدحت باشا على سورية، عندما كتب تقرير فى ١٢ محرم ١٢٩٥هـ / ٦ يناير ١٨٧٨م إلى الباب العالي أكد فيه ضرورة إنشاء خط حديدى يربط دمشق – حوران ليتمكن لواء حوران من تصريف حاصلاته الزراعية، ويسهل للولاية إدارة شئون اللواء وتوطيد الأمن والاستقرار فيه^(١٤٥).

ولكن لم تستجب الدولة العثمانية لطلب مدحت باشا آنذاك، ثم ما لبثت أن منحت الامتياز إلى يوسف مطران الذى اشترك مع شركة فرنسية سميت " شركة دمشق – حماه وتمديداتها"^(١٤٦).

فى يوليو ١٨٩٤م تم افتتاح خط دمشق – مزيريب، مسافة ١٠٣ كيلومترات ابتداء من قرية المزيريب فى منطقة حوران جنوبى دمشق^(١٤٧) وتكلفته نحو ثمانية ملايين فرنك أو نحو ٨٠ ألف فرنك

^(١٤٣) الغوطة: من الغائط وهو المظمن من الأرض، والغوطة ما أحاط بدمشق من بساتين وقرى، وسقى على الأكثر بمياه بردى ومشتقاته. يقدر طول الغوطة بنحو عشرين كيلومتراً تقريباً، وعرضها بنحو عشرة أو خمسة عشر كيلومتراً، مساحتها نحو ٤٠٦٠٠ هكتار أى نحو خمسة وستين ألف فدان بفدادين الغوطة، أو ما يقارب نحو مائة ألف فدان مصرى، ويبدأ حدها من فوهة الوادى عن الدريوة غرباً، وينتهى فى الشرق بالريحان والشفونية وحوش مباركة، وتنتهى فى الشمال بجبل قاسيون وسنير، وفى الجنوب جبل المانع والجبل الأسود، وتحتوى الغوطة على اثنتين وأربعين قرية عدا الحدائق والبساتين المحيطة بها، وهى تتألف من عشر قرى كبيرة (محمد كرد على: دمشق مدينة السحر والشعر، مؤسسة هنداوى، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٨٣٠).

^(١٤٤) آن مارى بيانكى، اتساع دمشق فى القرن العشرين، ترجمة خليل فريجات، التراث العربى، اتحاد الكتاب العرب، م ١٤، ع ٥٥-٥٦، يوليو ١٩٩٤، ص ٢١٩.

^(١٤٥) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٧. محمد الخطيب: مرجع سابق، ص ٢٣٢.

^(١٤٦) عبد العزيز محمد عوض، مرجع سابق، ص ٢٧٧-٢٧٨؛ محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ص ١٤٠.

للكيلومتر الواحد بما في ذلك القطارات. وكانت تخدم هذا الخط أربع قطارات يومياً، وانخفض زمن الرحلة من مزيريب إلى دمشق من يومين ونصف اليوم إلى ثلاثة ساعات ^(١٤٨) وساعد هذا الخط في نقل الحجاج من دمشق إلى المزيريب، ومن هناك ينقلون برحلتهم إلى الحجاز على الخط الجديد ^(١٤٩).

استثمر هذا الخط من قبل شركة (D.H.p) وهذا الخط جعل من منطقة حوران ودمشق تابعتين لمرفأ بيروت، وبقيت هاتان المنطقتان حتى عام ١٩٠٥م توجهان إلى هذا المرفأ كميات كبيرة من المنتجات الزراعية^(١٥٠). وفي عام ١٩١٠م بلغت الحمولة المنقولة من المنتجات الزراعية بواسطة القطارات :

- من حيفا إلى دمشق ١٤,٨٣٦ طناً.

- من دمشق إلى حيفا ٣٥,٠٠٠ طناً.

وفي عام ١٩١٣م بلغت الحمولة المنقولة :

- من حيفا إلى دمشق ٢١,٧٦٥ طناً.

- من دمشق إلى حيفا ٩,٩١٥ طناً^(١٥١).

وبذلك نجد ارتفاع النمو السريع لقيمة الواردات الآتية بواسطة مرفأ حيفا، وتطور التجارة بين حيفا ودمشق بين عامي ١٩١٠-١٩١٣م، وارتفعت جملة ما يصل من حيفا إلى دمشق من ١٤,٨٣٥ طناً إلى ٢١,٧٦٥ طناً أي زادت بنسبة ٤٦,٧ % كل هذا يؤشر إلى أن مجال العمليات التجارية للمرفأ اتسع حتى دمشق^(١٥٢).

^(١٤٧) عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: الدولة العثمانية ، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٠٦، ص ١١٠.

^(١٤٨) Great Britain .Public Record Office ed; Accounts And Papers; "Damascus"1895, 1903, vol,100, p.79

شارل عيساوى: التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب، ص ٣٣٤.

^(١٤٩) عبد الرحيم عبد الرحمن: الدولة العثمانية، ص ١١٠؛ محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ص ١٤٠.

^(١٥٠) هاملى لونغريغ: تاريخ سوريا ولبنان، ص ٤٧.

^(١٥١) وجيه كوثرانى: بلاد الشام فى مطلع القرن العشرين، المركز العربى للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت - لبنان، ٢٠١٣م، ص ١٤٦.

^(١٥٢) وجيه كوثرانى: بلاد الشام، ص ١٤٧.

وبعد ذلك لم يحقق هذا الخط أرباحاً، لا سيما بعد أن باشر باستثمار الخط الحديدي الحجازي، وفي أثناء الحرب العالمية الأولى اقتلع جمال باشا قضبانها من أجل إتمام الخطوط الحديدية في فلسطين التي أعدها لمهاجمة السويس، ولم تفكر الشركة الفرنسية صاحبة الإمتياز بإصلاحه بعد الحرب^(١٥٣).

وفي أثناء الحرب تم اقتلاع خطوط هذا الخط لاستعمال قضبانها في إنشاء الخطوط الفلسطينية العسكرية، ولذلك أصبح هذا الخط من الخطوط التاريخية لأنه لم يجر إرجاعه إلى ما كان عليه حتى أن الشركة الفرنسية صاحبه لا تفكر بإرجاعه بعد أن وضعت يدها على إدارة الخط الحجازي^(١٥٤).

ج : خط حديد حيفا - دمشق:

هو مشروع تم تخطيطه لأن يمر في منطقة سهل ابن عامر الخصبة في فلسطين، وهي منطقة سهلية تمتلك مساحة واسعة منها عائلة "سرسق"^(١٥٥) "البيروتية" التي كانت اشترت تلك المساحة من الدولة العثمانية منذ عام ١٨٦٩م، وكان الهدف من هذا المشروع هو نقل محاصيل المنطقة إلى ميناء بيروت لتصديرها إلى أوروبا^(١٥٦).

وحصلت عائلة سرسق سنة ١٨٨٢م على أول امتياز لإنشاء سكة حديد بين عكا ودمشق، ولكن المشروع لم يتم انجازه، وخسرت عائلة سرسق العيون الذي قدمته لخزينة الدولة وكان قدره ٥٠ ألف فرنك، لأن المشروع لم ينفذ لنقص في الدعم المالي من إنجلترا، وذلك لإحجام أصحاب رؤوس الأموال عن شراء أسهم المشروع الذي كان في نظرهم مجهول العواقب، وبالرغم أن هذا المشروع كان مهماً للمستعمرين الألمان في حيفا^(١٥٧).

(١٥٣) عبد العزيز محمد عوض، مرجع سابق، ص ٢٧٧. ماري دكران، دمشق، ص ٣٠١.

(١٥٤) محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ١٦٥.

(١٥٥) عائلة سرسق: هي عائلة مسيحية أرثوذكسية من لبنان، وتعتبر من أكبر "سبع عائلات" في بيروت. نشأت العائلة في القسطنطينية في عهد الامبراطورية البيزنطية، كانت العائلة تعيش في بيروت منذ عام ١٧١٤، عندما بدأت في مناصب قوى نافذة مع ازدهار الدولة العثمانية. شرعت العائلة، من خلال المشاريع التجارية المربحة، والمناورات السياسية الذكية، والزيجات الاستراتيجية، في ما وصفته ليلي فواز بأنه "الصعود الاجتماعي الأكثر روعة في القرن التاسع عشر"، وفي ذروتها، كانت قد بنت شبكة علاقات وثيقة مع العائلات الأرستقراطية المصرية والفرنسية والأيرلندية والروسية والإيطالية والألمانية، فضلاً عن إمبراطورية التصنيع والتوزيع التي تمتد عبر البحر المتوسط (الموسوعة العربية، أرابيكا، بتاريخ ٢٧ أغسطس ٢٠٢١م www.3rabica.org؛ عزة على آق بيق، مرجع سابق، ص ١٧٧، ج ٤٨٦).

(١٥٦) محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ص ١٥٩.

(١٥٧) محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ص ١٥٩؛ محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ١٨٧.

وفى عام ١٨٨٩م حصل يوسف إلياس أفندى كبير مهندسى لبنان من الحكومة العثمانية على امتياز لإنشاء هذا الخط مع اضافة فرع منه إلى حوران، ولم يتمكن أيضاً من تنفيذ المشروع، وفى ٣٠ يوليو ١٨٩١م كرر يوسف أفندى الطلب مرة أخرى على الدولة العثمانية، ونص الاتفاق على بناء خط حديدى من حيفا إلى دمشق، واشترطت الدولة العثمانية فى هذا الامتياز إنشاء فرعين لهذا الخط الأول من قرية نوى إلى البصرة فى حوران، والثانى من نهر الشرقية إلى حاصيبا^(١٥٨).

تدخلت انجلترا فى هذا الشأن وتواصلت مع المهندس يوسف إلياس وتم الاتفاق مع شركة انجليزية تحت إدارة السيد "بيلنج" M.Pilling وتحمل الشركة اسم "سكة الحديد العثمانية" بتمويل انجليزى، وتم الحصول للشركة على امتياز لبناء خط حديدى يمتد من حيفا إلى دمشق عام ١٨٩١م و وتم العمل فى الخط فى العام التالى^(١٥٩).

أثار مشروع خط حيفا- دمشق الحديدى الذى تبنته شركة بريطانية ثم أسهم فيها الألمان والأتراك حفيفة الفرنسيين وذلك خوفاً من أن يتضرر طريق العربات العام بيروت - دمشق والذى كانت تتولاه الشركة الفرنسية فى نقل الحبوب لمنطقة حوران^(١٦٠). واستطاع الفرنسيون القضاء على المحاولة الإنجليزية لإنشاء خط حديدى فى بلاد الشام وذلك بتنفيذ تعهد الخط الحديدى دمشق - مزيريب قبل تنفيذ خط بيروت - دمشق، وتراجعت عملية تنفيذ خط حيفا - دمشق الإنجليزى، ولم تمض مدة حتى توقفت أعمال الإنشاء وصرف النظر عنه عام ١٨٩٨م بعد ما تم انشاء ٨ كيلومترات منه، لأن الشركة القائمة بالمشروع لم تحصل على المعونة المادية لها من لندن^(١٦١).

وكانت المدة المتفق عليها لتنفيذ المشروع والانتهاى منه ثلاث سنوات ينتهى العمل فى أول أكتوبر عام ١٨٩٥م، وأرسلت الدولة العثمانية انذار إلى الشركة المنفذة بوجوب الإسراع بالعمل، واستطاع السيد بيلنج الحصول على مد للامتياز لمدة ثلاث سنوات أخرى. ووافقت الحكومة العثمانية على مد الامتياز حتى عام ١٨٩٨م ورغم هذه التسهيلات لم تقم الشركة بإتمام عملها^(١٦٢).

(158)Shereen, Khairallah ; Railways In The Middle East 1856-1948. Political and Economic Background. Published by Librairie Du Liban, Beirut, 1991,p.95.

عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ١٧٧.

(١٥٩) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ١٧٨.

(160)Shereen, Khairallah ; Op.cit,p.95.

عبد الكريم رافق : فلسطين فى عهد العثمانيين من مطلع القرن الثالث عشر الهجرى/ التاسع عشر الميلادى إلى العام ١٣٢٦هـ/١٩١٨م، هيئة الموسوعة الفلسطينية، الطبعة الأولى، دمشق، ١٩٨٤، ج ٢، ص ٩٦١.

(١٦١) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ١٧٩؛ محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ص ١٥٩.

(١٦٢) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ١٧٩.

وفى عام ١٨٩٨م تقدم السيد بيللنغ بإقتراح إلى السيد "هيلز" Mr.Hills من شركة "توماس لأعمال الحديد وبناء السفن Thames Ironworks Shipbuilding Company" بتولى متابعة تنفيذ الخط الحديدى، ومع قبول السيد هيلز للمهمة استطاع السيد بيللنغ الحصول على مد آخر مع إجراء بعض التعديلات فى شروط الامتياز. ثن توجه السيد بيللنغ إلى استئناول عام ١٨٩٨م للتفاوض مع وزير الأشغال العامة محمود جلال الدين باشا، وحص على موافقته على مد امتياز الخط لمدة عامين من تاريخ الموافقة، وأودعت الشركة فى البنك الإمبراطورى مبلغ ١٠,٠٠٠ ليرة تركى كضمان لإكمال المشروع، واستمر العمل لمدة خمسة أشهر بدون انقطاع انفتت الشركة خلالها مبلغاً وقدره ٣٠,٠٠٠ ليرة تركى (١٦٣).

تدخلت انجلترا لدى الحكومة العثمانية وأجرت مفاوضات بشأن خط حديد حيفا - دمشق وكان ذلك عن طريق السيد فورد Ford أحد مهندسى السيد "هيلز". ووافق وزير الأشغال العامة على تأكيد الامتياز عام ١٨٩١م شريطة الحصول على موافقة السلطان، ولم يتم صدور أى قرارات من السلطان آنذاك بهذا الشأن وتم تحويل المسألة إلى لجنة الخط الحديدى الحجازى (١٦٤).

وفى شهر نوفمبر عام ١٩٠٢م قام السلطان العثمانى باسترجاع امتياز خط حيفا- دمشق من الشركة الإنجليزية مستفيداً من التأخير الذى وقع فى أعمال الشركة، فاشتريت اللجنة العليا خط الحجاز من الشركة الإنجليزية "سكة الحديد السورية العثمانية" بمبلغ ٩٢٥ ألف فرنك ، وبدأ فى بناء خط مزيريب- درعا، ودمشق -درعا، وعمل فى بنائه أفراد عسكريون ومدنيون، أما المفاوضات بين اللجنة العليا العامة والشركة الفرنسية فقد وصلت إلى طريق مسدود (١٦٥).

وفى عام ١٩٠٢م قامت الحكومة العثمانية بشراء المستلزمات الضرورية وكافة المعدات للمفوضية العليا لإدارة الخط الحجازى، وفى عام ١٩٠٣م تم الربط بين مزيريب وحيفا بخط فرعى طوله ١٦١ كم، وتمكن المهندسون والعمال العثمانيون من إتمام خط حيفا والوصول إلى درعا نقطة اتصال الخطين بأقل من ثلاث سنوات (١٦٦).

وفى عام ١٩٠٦م تم انطلاق أول خط من حيفا لدمشق، وكانت القوارب التجارية تستقبل القطار القادم من حيفا إلى سمخ وتتنقل المسافرين منه إلى طبرية وإلى الطابغة فى أقصى شمال البحيرة، وكان يتم ذلك أيام السبت والثلاثاء والخميس، ومنها يتجه المسافرون إلى صفد (١٦٧).

(١٦٣) المرجع السابق: ص ١٧٩.

(١٦٤) المرجع السابق: ص ١٨٠.

(١٦٥) محمد كرد على، خطط الشام، ج ٥، ص ١٨٧.

(١٦٦) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ١٨١.

(١٦٧) عزة على آق بيق: مرجع سابق، ص ١٨٦.

وبعد محاولات فاشلة لتمديد امتياز المشروع تدخلت فيها السفارة البريطانية أعلن عن توقف العمل فيه سنة. وكان هذا المشروع قى تلقى دعماً من الأوساط السياسية البريطانية، ولكنه لم يحظ بنتيجة فضلت عليه مشروع سكة حديد بيروت - دمشق الفرنسي، ثم قامت هي بإنشاء سكة حديد الحجاز التي تفوقت على المشروعين، وفشل سكة حديد حيفا - دمشق مثل واضح على استقلال السياسة العثمانية، وأنها كانت تتبع المسار الذى يلائم مصالحها بغض النظر عن المصالح الأجنبية وتدخلات القناصل فى بعض الأحيان^(١٦٨).

د: خط حديد دمشق - الحجاز:

كان المسلمون يلاقون صعوبات كثيرة فى طريق ذهابهم إلى الأماكن المقدسة لأداء فريضة الحج، وفى طريق عودتهم منها فى كل سنة. وكان على موكب الحج الشامى أن يقطع حوالى (٢٨) مرحلة بين دمشق والمدينة المنورة تستغرق ٣٧٩ ساعة. بالإضافة إلى ١٠٧ ساعات، يحتاج إليها الموكب لقطع المسافة بين المدينة ومكة المكرمة والبالغة ١٠ مراحل. وهكذا كانت رحلة موكب الحج الشامى تستغرق نحو أربعة أشهر^(١٦٩).

وتعود فكرة إنشاء خط حديدى إلى عام ١٨٦٤م عندما اقترح مهندس أميركى على السلطنة، مد خط حديدى بين دمشق والبحر الأحمر، ولكن الدولة العثمانية لم تكن مسيطرة سيطرة تامة حينذاك على لواء الكرك. وفى عام ١٨٨٠م فى عهد السلطان عبد الحميد الثانى، قدم وزير الأشغال العثمانى إلى حكومته مشروعاً يقضى بمد خط حديدى إلى الأراضى المقدسة، ولكن بسبب الخوف من البدو، والخطر الأجنبى الاستعمارى، نتيجة تنفيذ المشروع وسهولة المواصلات البحرية ورخصها، تأخر إقرار المشروع، ثم أعيدت فكرة إنشاء الخط للأذهان، اعتقاداً من السلطان بأهمية المشروع عسكرياً لتشديد قبضته على الولايات العربية التى يمر منها الخط، وسياسياً لدعم فكرة الجامعة الإسلامية^(١٧٠).

أما عن الغرض من سكة حديد (دمشق - الحجاز) هو تقوية نفوذ الدولة العثمانية فى تلك المنطقة بالدرجة الأولى والتيسير على الزاهبين إلى الحج، فقد أقدم على إقامتها مهندس ألمانى برأس مال عثمانى، واستغرق انشاؤها فترة تقع بين ١٩٠١ - ١٩٠٨م، وكانت الدولة تقدم الأنواط والنياشين والميداليات لمن يتبرع من الأهالى المسلمين فى بناء ذلك الخط كل حسب مقدار التبرع الذى قدمه^(١٧١).

^(١٦٨) محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ص ١٥٩-١٦٠؛ محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ١٨٨.

^(١٦٩) سالنامه سورية ولايتى، رقم ٢٨-٢٩، لسنة ١٣١٣-١٣١٤هـ / ١٨٩٦-١٨٩٧م، ص ٢٢٨-٢٣٠.

^(١٧٠) مارى دكران: دمشق، ص ٣٠٤؛ نايف صياغه، الحياة الاقتصادية، ص ١٦٧.

^(١٧١) أكمل الدين إحسان أوغلى: الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، تعريب صالح سعداوى، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية باستانبول (إرسىكا)، استانبول، ١٩٩٩م، ج ١، ص ٧٠٩.

وكانت سكة حديد الحجاز تتألف من خط رئيسي يمتد من دمشق إلى المدينة بطول ١٣٠٧ كيلو متر، وفروع ثانوية من درعا إلى سمخ ثم حيفا طوله ١٦١ كيلو متراً مع جملة فروع في فلسطين، وكانت السلطات البريطانية بعد جلائها في نهاية ١٩١٩م قد سلمت الخط الرئيسي من دمشق إلى المدينة للحكومة العربية عدا فرع فلسطين، ومن ضمنه خط درعا سمخ وطوله ٧٠ كيلو متر. وطالبت الحكومة باسترجاع فروع فلسطين واستثمار ميناء حيفا لأنها تسد عجز الخط الرئيسي الذي ليس له أرباح تجارية مطلقاً. ولكن السلطات البريطانية أثبت بحجة أن الاحتفاظ به إنما هو ناشئ عن احتلالهم المؤقت. وكانت حكومة تركيا قد أصدرت طوابع تستعمل في بعض المعاملات الرسمية يعود دخلها للسكة الحديد، وظل هذا الإجراء معمولاً به في منطقتي الاحتلال دون أن تعترف بمطلب الحكومة السورية بتلك الأموال^(١٧٢).

وكان الخط الحديدي بين دمشق والحجاز قد تم انجاز القسم الممتد منه بين دمشق ومعان في عام ١٩٠٦م، وقد بدأ هذا الخط بمبادرة من الدولة العثمانية لأغراض عسكرية وسياسية، وعهد بحمايته بين وادي الأردن والصحراء السورية إلى المهاجرين الشراكسة الذين اقيمت لهم مستوطنات في النقاط الرئيسية منه. وقد تضررت نابلس من تمديد هذا الخط لأن البقاء بدأت تستورد بضائعها من دمشق عوضاً عن نابلس^(١٧٣).

وفي أول مايو ١٩٠٠م أصدرت الدولة العثمانية قرارها لبناء سكك حديد الحجاز وصدر المنشور بذلك، وبدأت الاستعدادات على قدم وساق^(١٧٤)، ولما كان الخط يخدم غرضاً دينياً، فقد جمعت الأموال اللازمة لبنائه من التبرعات التلقائية من جميع انحاء العالم الإسلامي، وإلى جانب ذلك، خصصت لبناء الخط إيرادات حكومية معينة مثل رسوم التمغة، وعائد بيع صوف الغنم الذي يُذبح في عيد الأضحى. وخصصت إيرادات أخرى للمستقبل من دخل طبقات الفوسفات للصرف على خط حديد الحجاز، والعيون الكبرى قرب حما الواقعة على تفرعة حيفا - درعا التي أعطى حق استغلالها لسكك حديد الحجاز^(١٧٥).

وفي الوقت نفسه الذي كانت تُجمع فيه الأموال، تم وضع الترتيبات الأولية التالية لبناء الخط:

(١٧٢) خيرية قاسمية: **الحكومة العربية**، ص ٢٢٩-٢٣٠.

(١٧٣) عبد الكريم رافق: **فلسطين في عهد العثمانيين**، ج ٢، ص ٩٦١.

(174) John Baldry, **Railway Projects In Yaman 1905-1921**, The arab Gulf (Periodical) center For Arab Gulf Studies University Of Basrah, Iraq, vol14, No.1, 1982, p.33.

(١٧٥) شارل عيساوي: **التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب**، ص ٣٦٩.

Reports From The Consuls Of The United States, No.148, January, 1893, Washington, Government Printing Office , 1893, p. 568.

أ. تنظيم سلطات البناء والإدارة.

ب. الدخول في مفاوضات للحصول على الأراضي.

ج. مسح الخط كله بغرض وضع خطة للبناء.

د. تجهيز أدوات السكك الحديدية ومعدات^(١٧٦).

وقد أنشئت اللجان التالية لتوجيه الإنشاءات:

(أ) اللجنة العامة لإنشاء سكك حديد الحجاز، وتكونت في استانبول برئاسة الصدر الأعظم، وعضوية عزت باشا^(١٧٧)، ووزير الأشغال العامة، ومدير دار الصناعة في الترسانة البحرية، وإلى جانبهم بعض موظفي وزارة الأشغال العامة الذين تم تعيينهم مستشارين فنيين. ويقع على اللجنة عبء تدبير المال اللازمة للمشروع، وتقرير أوجه إنفاقها، وإجراء المفاوضات الدبلوماسية الخاصة بالحصول على الأراضي، وتعيين المهندسين والموظفين، والتعاقد على التوريدات اللازمة. ونظراً لعدم وجود مهندسين ذوي خبرة في السكك الحديدية، قامت اللجنة باستدعاء المهندسين من الخارج وبخاصة من ألمانيا، وأبرمت معهم عقوداً، وأثناء بناء الخط، تحول عدد من تلاميذ المدارس الهندسية تدريجياً إلى مهندسين، وتوافرت لديهم الكفاءة للقيام بما يسند إليهم من أعمال في السكك الحديدية^(١٧٨).

(ب) اللجنة المحلية لإنشاء سكك حديد الحجاز ومقرها دمشق وبرأسها والى دمشق وأعضاؤها هم مدير عام سكك حديد الحجاز كاظم باشا، والقائد العام للجيش الخامس، وأحد أعيان دمشق، أما الأعضاء الفنيون فهم مسنر باشا كبير المهندسين، ومدير الأعمال الهندسية إنشاء الخط الحديدى، وبعض مهندسى السكك الحديدية الأتراك^(١٧٩).

^(١٧٦) شارل عيساوى: التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب، ص ٣٦٩.

^(١٧٧) أحمد عزت: هو أحمد عزت باشا العابد، ولد في عام ١٨٥٥م بدمشق وتوفي ١٩٢٤م، من عشيرة عربية تعرف بقبيلة الموالي، وهى ذات أصول عربية تعود إلى قبيلة بكر بن وائل الحجازية، وتسكن في بادية الشام، وتعلم هناك ودرس النحو والفقه وأصول الحديث، وتعلم مبادئ اللغتين التركية والفرنسية، تقلد عدة مناصب منها عضو دائرة التنظيمات في مجلس اللجان المالية، وعين رئيساً للجنة المهاجرين للدولة العثمانية ومن ثم عينه السلطان امين سره وهذا المنصب لم يتقلده أحد من أبناء العرب والمسلمين وبقي في هذا المنصب حتى عام ١٩٠٨.

(Süleyman Kocabaş, Sultan II. Abdu-lhamid : şahsiyeti ve politikası(Istanbul;1955 p.15-17).

^(١٧٨) شارل عيساوى: التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصيب، ص ٣٦٩.

^(١٧٩) شارل عيساوى: مرجع سابق، ص ٣٧٠.

كما عمل أيضاً في سكة حديد الحجاز كثير من العرب والأجانب المهندسين، والملتزمين والمقاولين وتجار المواد المختلفة، من عرب وأجانب، في المحطات التي يتوقف فيها القطار^(١٨٠).

وكانت حكومة الدولة العثمانية تزود المحطات بالمواد اللازمة للحجاج، بالإضافة إلى صد هجمات البدو الذين أخذوا يغيرون على منشآت الخط بغية منع تمديده، وقد استمرت اعتداءاتهم حتى بعد إتمام إنشائه. وكان الملتزمون يمتنعون عن دفع أجرة المهنيين والعمال الذين عملوا معهم أحياناً^(١٨١).

وبلغ الصرف على الخط الحديدي من قبل الدولة العثمانية عام ١٣٢٣هـ/١٩٠٦م حوالي (١٧٤،٥١٢) ليرة عثمانية، وبعد تشغيل الخط بلغت إيراداته عام ١٣٢٥هـ/١٩٠٨م حوالي (١٧٤،٥١٢) ليرة عثمانية. وفي سنة ١٣٢٦هـ/١٩٠٩م بلغت (١٨٨،٩٦٢) ليرة عثمانية) وفي سنة ١٣٢٧هـ/١٩١٠م بلغت (٢٦٠،٨٩٠) ليرة عثمانية^(١٨٢).

وأكد المؤرخان شو وايزال أن الدخل الحكومي من تشغيل قطارات السكك الحديدية قد زاد في الفترة ما بين ١٨٧٧-١٨٧٨م إلى عامي ١٩٠٧-١٩٠٨م قد تضاعف عشر مرات^(١٨٣).

وكان من نتائج تمديد الخط الحديدي الحجازي، أنه أثار الحماسة في عهد السلطان عبد الحميد الثاني لدى المسلمين وعمل على تثبيت مكانة الدولة العثمانية أكثر، كما أصبح ذلك المشروع وسيلة نقل برية لوصول جيوش السلطان إلى الجزيرة العربية بمدة أقل من خمسة أيام بعد أن كانت تستغرق أربعين يوماً. وأصبحت وسائل السفر إلى الولايات العربية أسرع، الأمر الذي ساعد على نقل الأفكار لإنشاء خطوط سكك حديدية. ولذلك عارضت بريطانيا فكرة إنشائه بشدة منذ البداية معارضة غريبة وهي التي دمرت الخط بعد عدة سنوات^(١٨٤).

وكانت الامتيازات الممنوحة للشركات الأجنبية من قبل الدولة العثمانية هي السبب الرئيسي في تدمير الخط، لأنها كانت امتيازات تخدم مصالح هذه الشركات، لا مصالح البلاد والسلطنة العثمانية، وكانت مضطرة لاسترضاء الشركات كي تزود الدولة بالأموال لتغطية العجز الناتج عن تعهد الدولة بدفع

Reports From The Consuls Of The United States, No. 148, January, 1893, Washington, Government Printing Office, 1893, p. 569.

(١٨٠) ماري دكران: دمشق، ص ٣٠٤.

(١٨١) ماري دكران: دمشق، ص ٣٠٤. أونال وآخرين: سوريا في الوثائق العثمانية، ص ٢٣٣.

(١٨٢) ماري دكران: دمشق، ص ٣٠٩.

(183) Ezel Kural Shaw, Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Cilt 2, Çevirmen: Mehmet Harmanc, E Yayınları, Tarih Dizisi, İstanbul, 1983, p. 227.

(١٨٤) طالب عبد الغني جار الله: "سكة حديد بيروت - دمشق، ٢٠٧؛ عبد العزيز محمد عوض، الإدارة العثمانية، ص ٢٨٩.

(الضمانى الكيلومترية). ثم إن ضعف رأسمال الشركات العاملة بالسكك الحديدية جعل الخطوط تتسلق الجبال (خطوط مسننة) بدلاً من أن تحفر الأنفاق لمرور العربات^(١٨٥).

وكانت رحلة الحجاج الأتراك من استانبول إلى المدينة المنورة ومكة المكرمة تستغرق نحو ثمانية أشهر. وبسبب أن قافلة الحج كانت تتعرض للاعتداء من قبل قطاع الطرق وغارات البدو فى الطريق بين حلب ودمشق، وتتعرض لخطر العشائر البدوية، فى بادية الشام، على الطريق بين مزريب^(١٨٦) والمدينة المنورة وهو ما كان أشد الأخطار عليها، ولأهمية حماية قافلة الحج ووصولها وعودتها بالسلامة. أدركت الدولة العثمانية ضرورة إسناد منصب إمارة الحج^(١٨٧) إلى والى^(١٨٨) دمشق، بعد أن

^(١٨٥) مكتبة قطر الرقمية ، تقرير حول سكة حديد الحجاز كتبه الرائد مونسيل، مساعد المقيم البريطانى بتاريخ يوليو ١٩٠٧م، وثائق انجليزية عبارة عن رسائل المكتبة البريطانية :أوراق خاصة وسجلات من مكتب الهند (الرسائل الأصلية) مراسلات متبادلة بين مسؤولين بريطانيين بخصوص إنشاء سكة حديد الحجاز .

IOR/L/Ps/10/12. Documentos 3142/1903,p.56-69

مارى دكران :دمشق، ص ٣١٠؛ عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٨٩.

^(١٨٦) مزريب: قرية تقع جنوب سورية، وتعد سوقاً لسكان جنوب سورية، ومركز تجمع قافلة الحج الشامى و مركز تنظيم الجند الإنكشارى قبل الانطلاق إلى الأراضى المقدسة (عزة على آق بيق، مرجع سابق، ص ١٤٨، ح ٣٦١)

^(١٨٧) أمير الحج: هو رئيس قافلة الحجيج المتجهة إلى مكة المكرمة (يوسف جاغلار، صالح كولن، المحمل الشريف ورحلته إلى الحرمين الشريفين، ترجمة حازم سعيد منتصر، دار النيل، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠١٥، ص ٣١٤؛ محمود عامر، المصطلحات المتداولة فى الدولة العثمانية، مجلة دراسات تاريخية ، العددان ١١٧-١١٨، يناير، ٢٠١٢، ص ٣٦٣).

^(١٨٨) والى: يُعد رأس الجهاز الإدارى للولاية وأرفع منصب فيها، فهو ممثل السلطان، وسلطاته غير محددة، ويتم تعيينه أو تجديد ولايته سنوياً بفرمان او مرسوم سلطانى، ومنذ أواخر القرن السادس عشر الميلادى أصبح والى يحمل رتبة وزير ولقب باشا، حتى شاعت ظاهرة منح هذه الرتبة إلى حكام الولايات المهمة، وهى بمثابة رتبة شرفية يميز صاحبها بمنحه حق رفع ثلاثة أطواغ (ذيل حصان معلق فى سارية) (الدستور، ترجمة من اللغة التركية إلى العربية نوفل افندى نعمة الله نوفل، مراجعة وتدقيق خليل أفندى الخورى مدير مطبوعات ولاية سورية، بيروت، ١٣٠١هـ، ج ١، ص ٣٩٩-٤٠١؛ عبد العظيم عباس نصار: بلديات العراق فى العهد العثمانى ١٥٣٤-١٩١٨م، المكتبة الحيدرية، ٢٠٠٥، ص ٥٨).

كان يعهد به إلى حاكم نابلس وعجلون، وقد كانت تختار لولاية الشام من توافرت فيهم صفات الشجاعة والإقدام^(١٨٩).

وكان والى دمشق وهو أمير الحج يخرج في الميعاد المعين من كل عام بقافلة الحج ويرسل رسائله إلى استنبول فور وصوله إلى مزيريب (جنوب دمشق) قادماً من الحجاز، وكانت أخبار موكب الحج تُنشر بالجريدة الرسمية، وعند دخول نظام البرق إلى دمشق، أصبح والى وأمين الصرة^(١٩٠) يتجهان إلى الصدر الأعظم^(١٩١) في الأستانة حين وصول موكب الحج إلى دمشق^(١٩٢). وهذا يوضح أهمية إنشاء الخط الحديدي الذي يصل دمشق بالحرمين الشريفين والذي عُد عملاً ضرورياً لخدمة الحجاج المسلمين منذ تلك الفترة^(١٩٣).

^(١٨٩) مكتبة قطر الرقمية، تقرير حول سكة حديد الحجاز كتبه الرائد مونسيل، مساعد المقيم البريطاني بتاريخ يوليو ١٩٠٧م، وثائق انجليزية عبارة عن رسائل المكتبة البريطانية: أوراق خاصة وسجلات من مكتب الهند (الرسائل الأصلية) مراسلات متبادلة بين مسؤولين بريطانيين بخصوص إنشاء سكة حديد الحجاز.

IOR/L/Ps/10/12 Documentos, 3142/1903, letters, By Sir Edwar Grey, his Britannic Majestys Government, 28, may, 1903. , p.56-69.

مارى دكران : دمشق، ص ٣٠٤. أونال وأخيرين: سوريا في الوثائق العثمانية، مجموعة وثائق منشورة، ترجمة صالح سعداوى، استانبول، ٢٠١٣، ص ٢٣٧.

^(١٩٠) أمين الصرة : حامل الأموال الخاصة بالحرمين الشريفين (عامر: المصطلحات المتداولة، ص ٣٦٤).

^(١٩١) الصدر الأعظم: بكسر الراء هو رئيس الحكومة في الدولة العثمانية. وهو من كانت له الجدارة بإدارة شئون الدولة والوكالة عن السلطان أثناء شغله منصب وزير، كما لقب بالصدر العالى وصاحب الدولة، غير ان لقب الصدر الأعظم انتشر أكثر من غيره واستمر استخدامه إلى اضمحلال الدولة العثمانية، وكانت لديه صلاحيات كافة الأمور في الدولة، وكان لديه خنم السلطان، وكان رئيساً للديوان الهمايوى، وكافة الأوامر التى تصدر لنصب أو عزل أو قتل كان تصدر منه (حسين مجيب المصرى: معجم الدولة العثمانية، الدار الثقافية للنشر، الطبعة الأولى، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ٨٢؛ صابان: المعجم الموسوعى ص ١٤٣-١٤٤)

^(١٩٢) جان سوفاجيه: دمشق الشام لمحة تاريخية منذ العصور القديمة حتى العصر الحاضر، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٣٦، ص ٤٤.

^(١٩٣) مارى دكران: دمشق، ص ٣٠٤؛ عبد الكريم رافق، قافلة الحج الشامى وأهميتها فى العهد العثمانى، بحث منشور فى المؤتمر العالمى لتاريخ الحضارة العربية الإسلامية، دمشق، ابريل ١٩٨١، ص ١٦.

Ezel Kural Shaw , , Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Cilt 2, Çevirmen: Mehmet Harmanc, E Yayınları , Tarih Dizisi, Istanbul, 1983, p.279.

متين هولوكو: الخط الحديدي الحجاز، المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثانى، ترجمة محمد صواش، دار النيل، استانبول، ٢٠١١، ص ٢٧-٢٨.

كما حقق المشروع لمدينة دمشق قفزة كبيرة في المجال التجاري، وهذا راجع إلى زيادة عدد الحجاج الذين يتوافدون عليها في موسم الحج نتيجة لسهولة السفر بفضل سكة حديد الحجاز، وكان للحجاج دور كبير في توسيع وتطوير الحركة التجارية، حيث تأسست في دمشق العديد من المراكز التجارية وازدهرت الأسواق فيها مثل سوق الحميدية^(١٩٤) الذي عرف حركة تجارية نشطة^(١٩٥). ونتيجة لتلك الحركة الاقتصادية والتجارية النشطة في دمشق بفضل سكة الحجاز دفع ذلك ببعض من التجار إلى الإقامة في دمشق نتيجة توفر مناصب وفرص عمل كثيرة، وهذا ما أدى إلى توسع مدينة دمشق وتمتعها بوضع اقتصادي مميز طوال العهد العثماني^(١٩٦).

ج - ترامواي مدينة دمشق :

رغبة من الدولة العثمانية في تحسين النقل داخل المدن الكبرى قامت بإدخال خدمة الترامواي إلى مدن السلطنة ومنها بلاد الشام، وفي ١٩ جمادى الآخرة ١٣٠٧هـ/ ١٨٨٩م تم الاتفاق بين وزير الأشغال العامة في الدولة العثمانية وبين يوسف أفندي مطران^(١٩٧)، على إنشاء خطوط ترامواي من مدينة دمشق إلى حوران ، تنفرع من مركز المدينة وتتجه نحو باب مصر (بوابة الله) في منتهى حي الميدان، وإلى

^(١٩٤) **سوق الحميدية:** بنى السوق في دمشق في عهد الوالي محمد باشا العظم في القرن الـ ١٨ عام ١٧٨٠م وعرف باسم السوق الجديد، وكان يمتد من شارع النصر حتى سوق العسرونية، وفي عهد السلطان عبد الحميد الثاني، وسع وفرشت أرضه بالحجارة السوداء، ثم سقف في عهد الوالي حسين ناظم باشا نقادياً للحرائق التي كانت تنال منه.. ويعد سوق الحميدية من أهم المراكز التجارية في دمشق يشتمل على ٥٣ حانوتاً ودكاناً وعشرون منزلاً وثلاثون مسجداً ومدرسة، وحفل السوق بكل أنواع المتاجرة والأقمشة المحلية والمستوردة. وسمى بسوق الحميدية نسبة إلى السلطان عبد الحميد الثاني (أوغور أونال وآخرين: سوريا في الوثائق العثمانية، مجموعة وثائق منشورة ، ترجمة صالح سعداوي، استانبول، ٢٠١٣، ص ١٤٦؛ محمد الخطيب: بلاد الشام في العهد العثماني، ص ٢٢٥-٢٢٦)

^(١٩٥) أوغور أونال وآخرين: سوريا في الوثائق العثمانية، ص ١٤٦.

^(١٩٦) محمد علي مساعد: سكة حديد الحجاز ١٨٧٦-١٩٠٨، رسالة ماجستير ، جامعة محمد بوضياف- المسيلة، الجزائر، ٢٠١٦، ص ٤١. نايف صياغه: الحياة الاقتصادية في مدينة دمشق، ص ٤٩، ١٤٩.

^(١٩٧) استغرق منح الامتياز إلى يوسف أفندي مطران وقتاً طويلاً، ويعود ذلك إلى أن الدولة العثمانية اشتبهت في هوية يوسف مطران، وميوله الفرنسية، ولما كانت الدولة تخشى من ازدياد نفوذ فرنسا في ولاية سوريا أرجأت منح الامتياز إلى أن تستفسر من ولاية سورية عن هذه المسألة، وجاء لهم الرد من دمشق وبيروت بأن والد يوسف مطران كان على علاقة مع القنصل الفرنسي في بيروت، وتقدم في هذه الأثناء أحد تجار الشام بطلب لنيل الامتياز، كما تقدم أحمد شفيق العظم مع شركاء له بطلب الموافقة على منحهم الامتياز، ولكن الدولة بعد مشاورات استغرقت وقتاً غير قصير استقر رأيها على منح يوسف مطران حق امتياز ترامواي دمشق، وبررت عملها هذا بأنه أكثر ملائمة للمصلحة العامة، وصدرت الإرادة بذلك (أوغور أونال وآخرين ، سوريا في الوثائق العثمانية ، ص ١٧٤، ١٨٠؛ عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٧٩).

جامع محيي الدين بن عربي في حي الصالحية ومن الباب الشرقي إلى دوما. وبموجب الاتفاق منح يوسف مطران امتيازاً مدته ستون سنة^(١٩٨). ووافقت الحكومة على إعفاء جميع الآلات والأدوات ولوازم الإنشاء من رسوم الجمرک أثناء العمل، واشترطت الحكومة على صاحب الامتياز تعمير الطرق التي تمر منها خطوط الترامواي بعرض تسعة أمتار^(١٩٩).

ولما لم يستطع يوسف مطران القيام بالتزاماته، اتفق مع شركة بلجيكية على المباشرة في العمل، وفي ٥ ديسمبر ١٩٠٤م تأسست شركة بلجيكية مساهمة باسم " الشركة العثمانية السلطانية للتطوير الكهربائي بدمشق" برأس مال قدره ستة ملايين فرنك قسمت على اثني عشر ألف سهم وجعلت قيمة كل سهم خمسمائة فرنك. وبدأت الشركة العمل ومدت ثلاثة خطوط يبتدئ الأول من ساحة الشهداء (المرجه) وينتهي في باب مصر (بوابة الله) وطوله ٣ ½ كم، أما الخط الثاني فيبتدئ من ساحة الشهداء وينتهي عند جامع محيي الدين بن عربي وطوله كيلومتر واحد^(٢٠٠). والخط الثالث من ساحة الشهداء إلى القصاع - جوبر - زملكا - عربين - حرستا - دوما^(٢٠١).

وقد ساعد ذلك التطور للمواصلات المواطن الدمشقي على تغيير حافلة الترام، ومواصلة تنقله بواسطة حافلة خط آخر يوصله إلى المكان الذي يقصده، وبلغت مدة الامتياز الذي مُنح للمطران ستين عاماً، وأعطى إعفاء على كافة الآلات والأدوات اللازمة أثناء العمل من رسوم الجمرک، واشترطت الحكومة على صاحب الامتياز، تعمير الطرق التي تمر منها خطوط الترامواي بعرض ٩ أمتار. وتعدت شركة الترامواي والإلكتريك أحياناً على مجارى الأنهار والأراضي الدمشقية، مما استلزم الاحتجاج عليها^(٢٠٢)..

كما مدت شركة الترامواي والإلكتريك أسلاك الكهرباء في مدينة دمشق في تلك المرحلة لإنارة المحلات والمقاهي، وكانت تحصل فواتير كهرباء من المتعاقدين مع الشركة، وفي حالة التأخير عن دفع الفواتير تقوم الشركة بتحصيل حقها عن طريق المحاكم. وأشارت وثائق محكمة دمشق الشرعية بالعديد

^(١٩٨) أوغور أونال وآخرين، سوريا في الوثائق العثمانية، ص ١٧٤؛ محمد الخطيب: مرجع سابق، ص ٢٣٢-٢٣٣.

^(١٩٩) عبد العزيز محمد عوض: مرجع سابق، ص ٢٨٦؛ محمد الخطيب: مرجع سابق، ص ٢٣٣.

^(٢٠٠) شارل عيساوي: مرجع سابق، ص ٣٤٦؛ عوض، الإدارة العثمانية، ص ٢٧٩.

Reports From The Consuls Of The United States, No. 148, January, 1893, Washington, Government Printing Office, 1893, p. 568.

^(٢٠١) ماري دكران: دمشق، ص ٣٠١؛ مرآة دمشق، ص ١٩٧.

^(٢٠٢) ماري دكران: دمشق، ص ٣٠٢. محمد كرد، خطط الشام، ج ٥، ص ١٩٧-٢٠٢.

من الوثائق التي تخص هذا الموضوع^(٢٠٣). وبدأت تُسير حوافل الترام على الخطوط الممدودة وبدئ أيضاً بتتوير المدينة منذ شهر أبريل سنة ١٩٠٧م^(٢٠٤).

وعندما بدأت الحرب العالمية الأولى قطعت المواصلات بين الغرب والشرق، وبقيت الشركة تحت سلطة الحكومة العثمانية، فانقطع ورود البترول من الخارج، وأصبح أكثر المدن في الدولة العثمانية مظلماً إلا مدينة دمشق فقد ظلت تنار بمصابيح الكهرباء، وذلك بفضل نهر بردى الذي لا يزال يفيض الخيرات على دمشق. ومن هذا تظهر فائدة استعمال القوى الطبيعية، وقد كانت السلطة العسكرية تستفيد من الكهرباء في محطة اللاسلكى وفي كثير من معاملها التي كانت تشتغل في إحضار العتاد والذخائر الحربية^(٢٠٥).

وتم عقد اتفاق بين الشركة والمفوضية العليا حددت فيه أثمان القوة الكهربائية، وأجور الركوب في حافلات الترام وأدخلت شروط جديدة لإصلاح الأسلاك الكهرباء ولتمديد خطوط جديدة، واستمر العمل بهذا الاتفاق مدة سنتين. وبدأت الشركة في مضاعفة أجور الحافلات طبقاً للكيلومترات ، وقد حددت الأجور العظمى بموجب هذا التعديل^(٢٠٦) :

"الدرجة الأولى" "الدرجة الثانية"

الكيلومتر الأول ٣،٢٠ قرش سورى ذهب	الكيلومتر الأول ٢،١٣ قرش سورى ذهب
الكيلومتر الثانى ٢،٩٧ قرش سورى ذهب	الكيلومتر الثانى ١،٩٢ قرش سورى ذهب
الكيلومتر الثالث ٢،٧٤ قرش سورى ذهب	الكيلومتر الثالث ١،٧١ قرش سورى ذهب
الكيلومتر الرابع ٢،٥٠ قرش سورى ذهب	الكيلومتر الرابع ١،٥٠ قرش سورى ذهب ^(٢٠٧)

على أن تضاعف أجور الحافلات التي تسير ليلاً، وللشركة الحق بإنشاء المعامل المولدة للقوة الكهربائية واستثمار ما انشئ منها وما سينشأ على نهر بردى بين التكية وعين الفيحة، ويتوزع القوة المستحصلة توزيعاً عاماً على مسافة خمسة عشر كيلومتراً لكل جهة من قلب مدينة دمشق (ساحة الشهداء)، وبتقديم القوة الكهربائية قوة محرك لوسائط النقل العامة على مسافة عشرين كيلومتراً في كل وجه من وسط مدينة دمشق^(٢٠٨).

^(٢٠٣) محمد كرد على، خطط الشام، ج٥، ص ٢٠٠.

^(٢٠٤) مارى دكران: دمشق، ص ٣٠٢.

^(٢٠٥) محمد كرد: خطط الشام، ج٥، ص ٢٠٠.

^(٢٠٦) محمد كرد: خطط الشام، ج٥، ص ٢٠١.

^(٢٠٧) محمد كرد: خطط الشام، ج٥، ص ٢٠١.

^(٢٠٨) محمد كرد: خطط الشام، ج٥، ص ٢٠١.

كذلك على شركة الكهرباء تنوير الدوائر العامة والبلدية والمعابد والمستشفيات مع تخفيض عشرة بالمئة من التعريف، وكذلك قبلت الشركة بأن تنير قصر الحكومة مع دائرة البلدية مجاناً أربع مرات في السنة في أيام الأعياد التي تعينها الحكومة. وأن تنير الجامع الأموي وبعض الجوامع الأخرى مجاناً أيضاً، وتنتهي مدة الامتياز بتاريخ ٣١ أكتوبر ٢٠٠٢م، وعند انتهاء مدته تستلم الحكومة جميع ما أنشأته الشركة بدون بدل، ويحق للدولة في كل حين شراء الامتياز وذلك اعتباراً من نفس التاريخ^(٢٠٩).

البرق والبريد والهاتف:

١: البرق "التلغراف":

صدر نظام البرق عام ١٨٥٩م، ونصت المادة الأولى منه على منح تحريرات الدولة الأفضلية على جميع المعاملات وبعد ذلك، أعطيت الأولوية لتحريرات سفارات الدول الأجنبية ثم للتجار، وكان نظام التلغراف يتضمن سرية المخابرات وصيانة السلاك والمحافظة عليها^(٢١٠).

ووصلت خطوط البرق إلى حلب ودمشق وبدأت سوريا تتمتع بخدمات البريد حين أنشئت دائرة بريد حكومية في حلب^(٢١١).

رافق إنشاء الخط الحديدي الحجازي مد خطوط للتلغراف مما ساهم وساعد في سرعة الاتصال ما بين كافة المحطات وخاصة دمشق والمدينة المنورة. ويعود اهتمام ولاية سورية بربط الألوية بشبكة من الخطوط البرقية، إلى رغبتها في المحافظة على الأمن والاستقرار في الولاية لا سيما لواء حوران الذي كان حبل الأمن فيه مضطرباً على الدوام، بسبب ثورات الدروز المستمرة، لذلك قامت ولاية سورية بمد خط تلغرافي من دمشق إلى مزريب في سنة ١٢٨٤هـ/١٨٦٧م والتي كانت تبعد عن دمشق ١٨ ساعة^(٢١٢).

اقتصرت شركة البرق العثماني على الأسلاك الممتدة من دمشق إلى حلب شمالاً، حتى عام ١٣١٦هـ/١٨٩٩م وجنوباً وصلت إلى القنيطرة والسلط، وحوران، وشرقاً إلى دوما، وغرباً إلى بيروت وحاصبيا، ثم توسعت عام ١٣١٧هـ/١٩٠٠م بمد الخط البرقي من السلط إلى المدينة المنورة، وامتد فرع آخر بين معان والعقبة^(٢١٣).

(٢٠٩) محمد كرد: خطط الشام، ج ٥، ص ٢٠١.

(٢١٠) محمد الخطيب، بلاد الشام، ص ٢٣٤. عبد العزيز عوض، مرجع سابق، ص ٢٨٦.

(٢١١) السيد ثامر عبد الحميد عباس: فتح الوهاب، ص ٥٢٧.

(٢١٢) عبد العزيز عوض، مرجع سابق، ص ٢٨٧.

(٢١٣) ماري دكران، دمشق، ص ٣١٠؛ عبد العزيز عوض، مرجع سابق، ص ٢٨٧.

ومن السلك الجنوبي مد خط آخر إلى جبل العرب (الدروز) وبصرى، وبلغ طول الخطوط البرقية العثمانية في سورية ١٥٧١ كم^٢، وكان هناك مراكز للتلغراف التركي في النبك والقنيطرة وعجلون^(٢١٤). كما كان في مدينة دمشق وفي قرية (الشيخ سعد) وفي (بصر الحرير) مراكز لتلغراف فرنسية، بلغ عددها (٢٥) مركزاً للبريد عام ١٣١٨ هـ/ ١٩٠١ م و ١٨ مركزاً للتلغراف منتشرة في الشام وحووران والكرك^(٢١٥).

واهتم السلطان عبد الحميد الثاني بإنشاء شبكة المواصلات السلكية وإيصالها إلى استنبول من مختلف الولايات حتى تصله الأخبار بسرعة فتبرع بنصف مليون قرش، من أجل مد خط تلغراف بين دمشق والمدينة المنورة. وفي عام ١٣١٦ هـ/ ١٨٩٩ م تم اصدار تلغراف آخر من دير الزور إلى دمشق وتم استخدامه من قبل التجار لتصريف البضائع، مما خفف عنهم عناء السفر وصعوبته وطول المسافة^(٢١٦).

وفي عام ١٢٩٧ هـ/ ١٨٨٠ م تم افتتاح خط آخر للتلغراف مع قرية (بصر الحرير) بعد حوادث حوران، ولكن الولاية كانت تتكبد مصاريف باهظة لإصلاح الخطوط. نتيجة تعرضها لإعتداءات البدو المتكررة^(٢١٧).

٢: الهاتف:

كان الهاتف في مدينة دمشق وولاية سورية عامة عام ١٩٠٨ م مقتصرًا على خدمة المصالح والدوائر الرسمية للدولة والعسكرية، ثم سمح للأهالي بالاشتراك به، ولكن تحت إشراف الديوان الملكي، وبأجور مقابل التخاطب على كل ثلاث دقائق^(٢١٨). وأثناء الحرب العالمية الأولى تم قطع الخطوط الأهلية، ثم أعيدت بعد نهاية الحرب، وبعد انتهاء الحكم العثماني من سورية ترك بها شبكة مواصلات جيدة حديدية وبرقية وهاتفية وبريدية استفاد منها سكان دمشق في العهود التالية للحرب^(٢١٩).

٣: البريد:

^(٢١٤) ماري دكران، دمشق، ص ٣١١.

^(٢١٥) سالنامه ولاية سوريا، دفعة ٣٠ لسنة ١٣١٨ هـ/ ١٩٠١ م، ص ٣٦١-٣٦٣.

^(٢١٦) عبد العزيز عوض، مرجع سابق، ص ٢٨٧.

^(٢١٧) ماري دكران، دمشق، ص ٣١١.

^(٢١٨) محمد كرد علي: خطط الشام، ج ٥، ص ٢١٩.

^(٢١٩) ماري دكران، دمشق، ص ٣١٢-٣١٣. عبد العزيز عوض، مرجع سابق، ص ٢٨٩.

كان للبريد في دمشق مؤسستان، الأولى : رسمية حكومية وقوامها رجال مختصون بنقل البريد اشتهروا باسم (طاطران) أي (التتار) سعاة الدولة الرسميون الذين يتلقون رواتبهم من خزانة الدولة، وكانوا يستخدمون الخيل في تنقلاتهم بين دمشق وحلب، والجمال (الهجن) بين دمشق وبغداد^(٢٢٠).

والثانية: محلية تتبع شيخ للسعاة يتعهد بإيصال الطرود والرسائل سالمة إلى أماكنها بواسطة سعاة يكون الشيخ مسؤولاً عنهم. وتختلف الأجور باختلاف المكان وحال الطريق، هل هو آمن أم لا^(٢٢١)، فمثلاً كان أجر الساعي في ذلك الوقت في الطريق بين دمشق وطرابلس الشام ثلاثة أرباع المجدي^(٢٢٢).

وبدأ الاهتمام بالبريد الحديث بعد صدور نظام البريد العثماني عام ١٢٨٦هـ / ١٨٦٩م، وكانت اول وسيلة انتظمت لنقل البريد العربات والقوافل على طريق دمشق - بيروت، وأخذ البريد يتطور من حيث النقل والإدارة والمعاملة بدءاً من سنة ١٣١٧هـ / ١٩٠٠م فألغيت وظيفة السعاة (التتار) بين دمشق وحماه عام ١٩٠٢م، وبين حلب وحماه عام ١٩٠٥م، وأصبح البريد ينقل من دمشق إلى الآستانة بواسطة السكك الحديدية، وبعد عام ١٩٠٨م، أصبح ينقل من دمشق إلى المدينة المنورة بواسطة سكة حديد الحجاز، ووجدت مراكز بريدية في كل المناطق التابعة لولاية دمشق، لكن كان في دمشق أكثر من مركز للبريد^(٢٢٣).

أثر تطور طرق النقل والمواصلات في دمشق:

لم تكن لدمشق أهمية في أوائل العهد العثماني في المجال التجاري، فنشاطها في تجارة المرور لم يتعد نطاق بغداد والحجاز ومصر، وحتى في هذا النطاق، كانت خطوط تجارتها تحت رحمة القبائل البدوية التي تسيطر على معظم هذه الطرق. ولكن دمشق أفادت الشيء الكثير من كونها مركز تجمع

^(٢٢٠) عبد العزيز عوض، مرجع سابق، ص ٢٨٨.

Christina Phelps Grant, **The Syrian Desert**, Caravans, travel and exploration, London; Black, 1937, p.241.

^(٢٢١) ماري دكران، دمشق، ص ٣١٣؛ محمد كرد علي : **خطط الشام**، ج ٥، ص ٢٢٠.

^(٢٢٢) المجدي: الريال المجدي قطعة فضية مستديرة الشكل، يساوي ١٩ قرش وكسور قليلة (والقرش يساوي ٤٠ بارة وينسب المجدي إلى السلطان عبد المجيد الذي عاش الفترة (١٨٢٣-١٨٦١م)، انظر (نايف صياغة: **مرجع سابق**، ص ١٧٦-١٧٧؛ محمد علي حسيني: **النقود المتداولة في الدولة العثمانية**، دار الملك عبد العزيز، م ٢١، ع ٢، أغسطس ١٩٩٥، ص ١٠٨).

محمد سعيد القاسمي، جمال البين القاسمي: **قاموس الصناعات الشامية**، تحقيق ظافر القاسمي، طلاسدار للدراسات والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، ١٩٨٨، ج ١، ص ١٧٦.

^(٢٢٣) ماري دكران، دمشق، ص ٣١٣. محمد علي كرد: **خطط الشام**، ج ٥، ص ٢٢٠.

قافلة الحج الشامي التي كان ينضم إليها الحجاج من المناطق الشمالية والشرقية، وتبلغ أعدادهم في كل سنة ما يقرب من خمسة عشر إلى عشرين ألف حاج، يتجمعون في دمشق، ويحملون البضائع منها وإليها، ومن بلادهم الأصلية ومن الحجاز. لذلك كانت قافلة الحج الشامي على جانب كبير من الأهمية التجارية بالنسبة لدمشق ومنطقتها. ونظراً لعدم أهمية دمشق بالنسبة لتجارة المرور الأوروبية، بالمقارنة مع حلب (٢٢٤).

وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر اقتضى ازدياد حجم التجارة بين دمشق والدول الأوروبية الاهتمام بتحسين طرق المواصلات، وبخاصة بين دمشق وبغداد، ونظراً لسيطرة البدو آنذاك، من قبائل العنزة^(٢٢٥) على البادية السورية، وتحكمهم في طريق دمشق - بغداد وفرضهم الاتاوات على المسافرين وعلى البضائع مقابل حق الطريق، فقد لجأت القوافل التجارية، سواء منها القادمة من الشرق الأقصى بطريق الخليج العربي وبغداد، أو الذهابية إلى تلك الجهات من دمشق، إلى سلوك الطريق الأطول والأكثر أمناً، عبر الموصل وحلب، فالقافلة التي تسير من بغداد إلى دمشق عبر البادية، فيقتضي ووصلها حوالي خمسة وثلاثين يوماً. ووجدت محاولات في الشرق الأقصى لإرسال البضائع من كلكتا إلى دمشق عبر البحر الأحمر وخليج السويس وغزة. ولكن هذه المحاولات فشلت بسبب صعوبات الطريق وكلفته، وبقي طريق دمشق - بغداد عبر البادية ناشطاً في نقل البضائع رغم أخطار البدو. وحين ازداد حجم التجارة الخارجية التي سلكت هذه الطريق في أعقاب إنشاء طريق دمشق - بيروت البري، اضطر التجار الأجانب وممثلوا الشركة التي أنشأت هذا الطريق إلى التعامل مباشرة مع القبائل البدوية وشراء صداقتها بالمال، لتأمين سلامة البضائع ومرورها عبر البادية. وكان ذلك بداية التعامل بين الدول الأوروبية الصناعية، وخاصة بريطانيا وفرنسا، وبين القبائل البدوية، وبعد أن فشلت جميع المحاولات لإيجاد البديل عن خط بغداد - دمشق المباشر^(٢٢٦).

وحدث في منتصف القرن التاسع عشر ١٨٥٩م أن هاجم البدو القافلة التجارية المتجهة من دمشق إلى بغداد، فاضطرت إلى قطع الطريق بثلاثة وخمسين يوماً. ومن شأن ذلك أن يتلف المنتجات السريعة العطب، كما أنه يزيد في مصاريف النقل، ولم يتمكن تجار دمشق، أو تجار بغداد، على السواء من إيجاد تسوية مع البدو المجاورين للطريق وحتى البعيدين عنه، الذين يهاجمونه بسبب عدم قدرة الدولة

(٢٢٤) عبد الكريم رافق: "الاقتصاد الدمشقي في مواجهة الاقتصاد الأوروبي في القرن التاسع عشر"، مجلة دراسات تاريخية، عدد ١٧-١٨، سوريا، لسنة ١٩٨٤م، ص ١١٦.

(٢٢٥) قبائل العنزة: تتكون قبيلة عنزة من ولد على، والحسنة، والرولة، والبشر، والعمارات، وقدر عددهم في شمال الجزيرة العربية في بداية القرن التاسع عشر ما بين ٣٠٠-٣٥٠ ألف نسمة (ابراهيم فاعور الشرعة: موقف القبائل البدوية من قافلة الحج الشامي والخط الحديدي الحجازي في القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، مجلة الدارة، دارة الملك عبد العزيز، المملكة العربية السعودية، ع ٤٤، شوال ١٤٢٦هـ، ص ٣٨، ح ٩).

(٢٢٦) عبد الكريم رافق: الاقتصاد الدمشقي، ص ١٢١.

العثمانية آنذاك، وخوف البدو من نكوث التجار بوعودهم، بإعطائهم ما ألفوا أن يأخذوه من الضريبة التي هي بمثابة حق الطريق. وحين ازدادت مصلحة التجار الفرنسيين والانجليز في استتباب الأمن وحماية القوافل التجارية بين دمشق وبغداد، عمدوا من التقرب من هذه القبائل التي أصبحت صديقة لدولة أو لأخرى. وذكر في عام ١٨٦٦م أن قبائل ولد علي والشمر والفتحان، وبنى صخر والموالي، وبعض أفخاذ السبعة، كانوا مواليين للفرنسيين، في حين أن قبائل الرولة وبعض أفخاذ السبعة والقبائل التي تسيطر على البادية في الجانب العراقي من نهر الفرات، باتجاه بغداد، كانت موالية للإنجليز، وبالإضافة إلى الفوائد المادية التي جنتها القبائل، من ذلك فإنها في كل مرة نشب فيها الخلاف بينها وبين السلطات العثمانية، كانت تلجأ إلى قنصل الدولة التي تتعامل معها ليتدخل لدى هذه السلطات لصالحها^(٢٢٧).

ومن المحاولات التي جرت لإيجاد بديل عن خط بغداد - دمشق، تلك التي حدثت في عام ١٨٧٠م حين بدأ نقل البضائع بين بغداد ومسكنة بواسطة السفن التجارية في الفرات، ومن مسكنة كانت البضائع تنقل براً إلى حلب التي تبعد عنها بحوالي خمسين كيلومتراً. وكانت تسير رحلة واحدة - في الاتجاهين - كل أسبوعين. واستغرقت الرحلة النهرية من مسكنة إلى بغداد ثلاثين ساعة، في حين أن الرحلة من بغداد إلى مسكنة اقتضت تسعة أيام، لأنها كانت تسير ضد مجرى المياه، وقد فشلت هذه المحاولة بدورها^(٢٢٨).

كما كان لخط حديد الحجاز أهمية بالغة في الجانبين الاقتصادي والاجتماعي خاصة على المناطق التي تمر بها السكة والمناطق والمدن المتاخمة لطريق السكة، إذ استخدمها سكان وأهالي تلك المناطق في سفرهم وتنقلاتهم بالإضافة إلى نقل محاصيلهم الزراعية ومنتجاتهم التجارية إلى المدن الكبيرة والحوضر العامرة مثل دمشق بالإضافة إلى الموانئ التجارية^(٢٢٩). كما أنه أثار الحماسة للدين الإسلامي وعمل على تثبيت مكانة الدولة العثمانية أكثر في عهد السلطان عبد الحميد وتثبيت فكرته للخلافة الإسلامية^(٢٣٠).

كما حققت مدينة دمشق قفزة كبيرة في المجال التجاري وهذا راجع إلى زيادة عدد الحجاج الذين يتوافدون عليها في موسم الحج نتيجة سهولة السفر بفضل سكة حديد الحجاز، ولقد كان لهؤلاء الحجاج دور كبير في توسيع وتطوير الحركة التجارية، حيث تأسست في دمشق العديد من المراكز التجارية وازدهرت الأسواق فيها مثل سوق الحميدية الذي عرف حركة تجارية نشيطة، ونتيجة تلك الحركة الاقتصادية والتجارية النشطة في دمشق بفضل سكة الحجاز، دفع ذلك ببعض من الناس إلى الإقامة في

^(٢٢٧) عبد الكريم رافق: "الاقتصاد الدمشقي"، ص ١٢١-١٢٢.

^(٢٢٨) نفسه.

^(٢٢٩) محمد علي مساعد: سكة حديد الحجاز، رسالة ماجستير - كلية العلوم الإنسانية، جامعة محمد بوضياف - المسيلة، ٢٠١٥-٢٠١٦، ص ٤٢-٤٣.

^(٢٣٠) ماري دكران: مرجع سابق، ص ٣٠٩.

دمشق نتيجة توفر مناصب وفرص عمل كثيرة، وهذا ما أدى إلى توسع مدينة دمشق، وأصبحت مدينة دمشق وجهة مقصودة لمختلف المنتجات الزراعية والفلاحية القادمة من أرجاء الشام المختلفة وذلك بقصد نقلها عن طريق سكة حديد الحجاز إلى مختلف المدن والموانئ التي تمر بها السكة الحديد، وفي نفس الإطار أحرز سكان المناطق القريبة من سكة حديد الحجاز، مكاسب اقتصادية وذلك عن طريق بيع مختلف المنتجات الغذائية المحلية مثل الألبان إلى العمال الذين كانوا يعملون في إنشاء السكة بالإضافة إلى تأجير الجمال والدواب للعمال الذين كانوا يشتغلون على السكة الحديدية^(٢٣١).

كما أدى تطور وسائل النقل منتصف القرن التاسع عشر وبخاصة خطوط السكك الحديدية التي أسهمت في الربط بين المدن المتباعدة إلى ظهور نشاط بشري اقتصادي، كما فتحت الخطوط الحديدية طرقاً جديدة للمبادلات التجارية وخاصة مع فرنسا بين سنتي ١٨٩٠-١٩١٤م أكبر مستثمر في الدولة العثمانية في هذا المجال وعليه قامت ببناء أول خط حديدي^(٢٣٢).

^(٢٣١) عبد الكريم رافق: "الاقتصاد الدمشقي"، ص ١٢٢.

^(٢٣٢) عزة على آق بيق، تاريخ السكك الحديدية، ص ٢٦.

الخاتمة

- من خلال دراسة موضوع تطور طرق المواصلات في دمشق وأثر ذلك على التجارة في النصف الأول من القرن العشرين، يمكن ان نستخلص النتائج التالية:
- ضعف أحوال السلطنة العثمانية أواخر القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين سيطر الجشع على الإدارة والموظفين العثمانيين، وبدأ ظهور التوجه الأوروبى على أشده نحو المشرق العربى عامة ودمشق خاصة.
 - كانت بلاد الشام محط أنظار الإطماع الاستعمارية عبر التاريخ لاسيما في العصر الحديث، اذ شهدت تلك المنطقة تنافس قوى الغرب وتحديداً بريطانيا وفرنسا، وذلك لأهمية منطقة بلاد الشام الجغرافية والاستراتيجية .
 - استغلت السلطنة العثمانية أهمية الطرق للنقل التجارى الأوروبى وطلبت من الأوروبيين أن يصلحوا بعض الطرقات وان يدفعوا كلفة إصلاحها، إذ كانت الطرق مهمة لأوروبا.
 - كانت الدواب قبل ذلك هى الوسيلة الوحيدة للنقل، فالعربة لم تدخل دمشق حتى حملتها إليها انجلترا بواسطة سفيرها فى استانبول، ومنها إلى أنحاء السلطنة.
 - حدوث التغيير التاريخى الرئيسى على طرق المواصلات، فى النصف الثانى من القرن التاسع عشر، وبداية القرن العشرين، وذلك بسبب الضغط الأوروبى من جهة خدمة لتجارتهم وتسهيلاً لها.
 - محاولة الدولة العثمانية ربط المشرق العربى بالسلطنة حيث ستجنى من وراء ذلك فوائد كثيرة، لذلك رأت من الضرورى الاهتمام بتحسين طرق المواصلات وإصلاحها، ونصب الجسور، وتمديد خطوط الترامواى، والسكك الحديدية.
 - كان لإنشاء سكة حديد الحجاز دور فى تنشيط حركة السفر وزيادة عدد الحجاج الزائرين إلى الأماكن المقدسة، كما زاد عدد الزوار والتجار وزيادة الدخل العائد من سكة حديد الحجاز.
 - استطاعت سكة حديد بيروت - دمشق اختصار الفترة الزمنية بين المدينتين حيث كانت رحلة القوافل تستغرق أربعة أيام، بينما بلغت الفترة الزمنية بعد انشائه تسع ساعات، وبعد إجراء التعديل على الخط أصبحت ست ساعات.
 - أدى تطوير شبكة المواصلات إلى تسهيل تبادل السلع والمنتجات من وإلى دمشق .
 - اهتمت الدولة العثمانية بتأمين الطرق البرية المؤدية إلى الحجاز والأماكن المقدسة، ووصول قافلة الحج ببسر وسهولة دون التعرض لإعتداءات البدو وغيرهم.
 - كان نظام الامتيازات الأجنبية وما تبعه بمثابة بوابة دخلت منها الدول الأوروبية الى الدولة العثمانية ، ورسخت نفوذها سياسياً واقتصادياً واجتماعياً في جميع مناطقها .

- من المؤكد ان ضعف الدولة العثمانية كان عاملاً مشجعاً للزحف الاستعماري على بلاد الشام طوال فترة القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين ، مدفوعاً بمتطلبات التطور الصناعي الجديد ، والدليل على ذلك المحاولات البريطانية والفرنسية للتغلغل فيه .
- في ظل حالة الضعف التي كانت تشهدها الدولة العثمانية والاعتداءات الغربية المتكررة والمحاولات الإصلاحية المستمرة ، بدأت التغيرات الصناعية والتكنولوجية بالتغلغل في منطقة بلاد الشام وبأشكال مختلفة، لعل ابرزها واهمها مشاريع الخطوط الحديدية .
- تنافست الدول الأوروبية لاسيما بريطانيا وفرنسا من أجل السيطرة على الاقتصاد العثماني، إذ أصبحت الدولة العثمانية ساحة مالية مفتوحة أمام المؤسسات المصرفية الأجنبية مما أدى إلى تنافس تلك الدول وصراعها من أجل السيطرة على الاقتصاد العثماني ومن ضمنها السكك الحديدية، كذلك الحصول على أسواق لتصريف منتجات الدول الأوروبية .
- استفادت الدولة العثمانية من شبكة الطرق والمواصلات السورية في تدعيم ادارتها، وقمع حركات التمرد والعصيان .
- وعلى الرغم من الإصلاحات المشار إليها أنفاً، ظلت سياسة العثمانيين الاقتصادية تشكل حجر عثر في وجه اية عملية تراكم لرأس المال اللازم لكل عملية انتقال وبعبارة أخرى لم تهيأ الظروف اللازمة لنقل البلاد إلى مرحلة التطور الرأسمالي التي هي القاعدة الأساسية لنشأة البرجوازية، فلم تسهم هذه السياسة في تجديد النظام الاجتماعي والقضاء على نمط الإنتاج الإقطاعي، ولم تساعد في تقوية العلاقة بين الريف والمدينة أو ازدهار التبادل التجاري على الصعيدين الداخلي والخارجي بشكل واسع، كمل لم تسهم في حل مشكلة انخفاض مستوى الدخل الفردي وضعف القوة الشرائية، ولكن مع ذلك فتحت هذه السياسة منفذاً لتطوير العناصر البرجوازية الناشئة وأسهمت في تطويرها من خلال منحها بعض الحقوق الشخصية البرجوازية.

المصادر والمراجع

الوثائق المنشورة :

أ- وثائق باللغة العثمانية (التركية) السالنامات :

سالنامه دولت عليه عثمانية

- سالنامه دولت عليه عثمانية، سجل أحوال دائرة عمومية سندن، در سعادت، رقم ٥٢، لسنة ١٣١٤هـ/ ١٨٩٦م،

- سالنامه دولة عليه، رقم ٢ لسنة ١٨٧٩،

- سالنامه دولة عليه ، دفعة ١٩، لسنة ١٢٨٥هـ/ ١٨٦٨م،

- سالنامه ولاية سوريا، دفعة ١ لسنة ١٢٨٥هـ/ ١٨٦٨م ،

- سالنامه ولاية سوريا، دفعة ٢٢ لسنة ١٣٠٧-١٣٠٨هـ/ ١٨٩٠-١٨٩١م،

- سالنامه سورية ولايتي، رقم ٢٨-٢٩، لسنة ١٣١٣-١٣١٤هـ/ ١٨٩٦-١٨٩٧م،

- سالنامه ولاية سوريا، دفعة ٣٠ لسنة ١٣١٨هـ/ ١٩٠١م،

- الدستور، ترجمة من اللغة التركية إلى العربية نوفل افندي نعمة الله نوفل، مراجعة وتدقيق خليل أفندي الخوري مدير مطبوعات ولاية سورية، بيروت، ١٣٠١هـ، ج١، ج٢.

- جريدة العاصمة، مجالس الشورى، قانون التشكيلات العدلية، العدد الثاني ، السنة الأولى ، دمشق ٢٠ جمادى الأولى ١٣٣٧هـ/ ٢٠ فبراير سنة ١٩١٩

وثائق منشورة باللغة الإنجليزية :

- مكتبة قطر الرقمية، تقرير يتعلق بسلسلة من الاجتماعات التي عقدت في وزارة الخارجية في أبريل/ ٣ مايو ١٩١٣، بين الدبلوماسي العثماني إبراهيم حقي باشا ومسؤولين بريطانيين هما السير لويس دو بان موليت والسير فرديريك آرثر هيرتزل بشأن المفاوضات الخاصة بسكة حديد بغداد..

- IOR/L/Ps/18/B197 Documentos,18/B197,letters,By Sir Edwar Grey ,his Britannic Majestys Government,3,may,1913.

- مكتبة قطر الرقمية ، تقرير حول سكة حديد الحجاز كتبه الرائد مونسيل ، مساعد المقيم البريطاني بتاريخ يوليو ١٩٠٧م، وثائق انجليزية عبارة عن رسائل المكتبة البريطانية :أوراق خاصة وسجلات من مكتب الهند (الرسائل الأصلية) مراسلات متبادلة بين مسؤولين بريطانيين بخصوص إنشاء سكة حديد الحجاز.

IOR/L/Ps/10/12 Documentos,3142/1903,letters,BySir Edwar Grey his -
Britannic Majestys Government,28,may,19

المراجع العربية والمعرية:

- أبو القاسم محمد ابن حوقل البغدادي الموصلي (ت ٣٦٧هـ)، صورة الأرض، دار صادر، أفست، ليدن، بيروت، ١٩٣٨م.
- أكرم محمد عدوان، مدينة دمشق ومواجهة الاستعمار الفرنسي ١٩٢٠-١٩٤٦م، كلية الآداب - الجامعة الإسلامية، ٢٠٠٩.
- أكمل الدين إحسان أوغلي، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، تعريب صالح سعادوى، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية باستانبول (إرسكا)، استانبول، ١٩٩٩م، ج ١.
- الأمير على الحسنى، تاريخ سورية الاقتصادية، الاقتصاد روح الحرية والاستقلال، مطبعة بدائع الفنون، دمشق، ١٩٢٣م.
- آن مارى بيانكى: اتساع دمشق فى القرن العشرين، ترجمة خليل فريجات، التراث العربى، اتحاد الكتاب العرب، م ١٤، ع ٥٥-٥٦، يوليو ١٩٩٤.
- أندريه ريمون، المدن العربية الكبرى فى العصر العثمانى، ترجمة لطيف فرج، دار الفكر للدراسات والتوزيع والنشر، القاهرة، الطبعة الأولى، ١٩٩١.
- أونال وأخرين: سوريا فى الوثائق العثمانية، مجموعة وثائق منشورة، ترجمة صالح سعادوى، استانبول، ٢٠١٣.
- بدر الدين السباعى، أضواء على الرسمال الأجنبي فى سورية (١٨٥٠-١٩٨٥م)، دار الجماهير، دمشق، ١٩٦٧.
- جان سوفاجيه، دمشق الشام لمحة تاريخية منذ العصور القديمة حتى العصر الحاضر، مجلة المشرق، المطبعة الكاثوليكية، بيروت، ١٩٣٦.
- جرجى زيدان، تراجم مشاهير الشرق فى القرن التاسع عشر، مؤسسة هنداوى للتعليم والثقافة، ج ١، القاهرة، ٢٠١٢.
- جون مارلو، تاريخ النهب الاستعماري لمصر، ترجمة عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦.
- خيرية قاسمية، الحكومة العربية فى دمشق بين ١٩١٨ - ١٩٢٠م، دار المعارف، مصر، ١٩٨٢.

- زهير غزال: الاقتصاد السياسى لدمشق خلال القرن التاسع عشر، بنى تقليدية فى عصر رأس المال ، ترجمة ملكة أبيض، الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة، دمشق ، ٢٠٠٨، ص ٢٤٥.
- زين نور الدين زين: الصراع الدولى فى الشرق الأوسط وولادة دولتى سوريا ولبنان، دار النهار للنشر، بيروت، ١٩٧١،
- السيد ثامر عبد الحميد عباس: فتح الوهاب فى سيرة ومناقب وأحوال الشيخ محمد رمضان الحلاب ١٢٩٣-١٣٩١هـ/١٨٧٦-١٩٧٢، كتاب ناشرون، بيروت- لبنان، ٢٠١١.
- سليمان أبو عز الدين: ابراهيم باشا فى سورية، المطبعة العلمية، بيروت، ١٩٢٩.
- شارل عيساوى، التاريخ الاقتصادى للهِلال الخصيب من ١٨٠٠-١٩١٤م، ترجمة رؤوف عباس حامد، مطبعة دراسات الوحدة العربية، الطبعة الأولى، بيروت - لبنان، ١٩٩٠م.
- صلاح عريبي العبيدى، الدور الاقتصادى للبرجوازيين الوطنيين في المشرق العربى حتى ستينات القرن العشرين، دار غيداء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، ٢٠١٠.
- عبد العظيم عباس نصار، بلديات العراق فى العهد العثمانى ١٥٣٤-١٩١٨م، المكتبة الحيدرية، ٢٠٠٥.
- عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، الدولة العثمانية، دار الفكر العربى، القاهرة، ٢٠٠٦.
- عبد الرؤوف سنو: المصالح الألمانية فى سوريا وفلسطين ١٨٤١-١٩٠١، معهد الانماء العربى الدراسات التاريخية، بيروت، الطبعة الأولى، ١٩٨٧،
- عبد العزيز محمد عوض، الإدارة العثمانية فى ولاية سورية ١٨٦٤-١٩١٤م، دار المعارف ، مصر ١٩٦٩.
- عبد العزيز العظمة، مرآة الشام، تاريخ دمشق وأهلها، تحقيق نجدة فتحى صفوة، رياض الرئيس للكتب والنشر، سورية، ١٩٤٧م.
- عبد العظيم عباس نصار: بلديات العراق فى العهد العثمانى ١٥٣٤-١٩١٨م، المكتبة الحيدرية، ٢٠٠٥.
- عبد الكريم رافق : فلسطين فى عهد العثمانيين من مطلع القرن الثالث عشر الهجرى/ التاسع عشر الميلادى إلى العام ١٣٢٦هـ/١٩١٨م، هيئة الموسوعة الفلسطينية، الطبعة الأولى، دمشق، ١٩٨٤، ج ٢.
- عزة على آق بيق، تاريخ السكك الحديدية فى البلاد الشامية أواخر الحكم العثمانى وآثارها السياسية والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية، دار العرب للدراسات والنشر والترجمة، دمشق - سورية، ٢٠١٨.

- عمر فاروق يلماز، السلطان عبد الحميد الثاني من خلال الوثائق، ترجمة طارق عبد الجليل، مراجعة وتقديم الصفصافي أحمد المرسى، دار نشر عثمانى، استنبول، الطبعة الثالثة، ٢٠٠٠.
- ف . ويستفلد ، جدول السنين الهجرية بلياليها وشهورها بما يوافقها من السنين الميلادية بأيامها وشهورها ، ترجمة عبد المنعم ماجد ، عبد المحسن رمضان ، مكتبة الأنجلو المصرية ، القاهرة ، الطبعة الأولى ، ١٩٨٠.
- فلاديمير لوتسكى: تاريخ الأقطار العربية الحديث، دار الفارابى، بيروت- لبنان، ط٩، ٢٠٠٧.
- قيس جواد العزاوى: الدولة العثمانية قراءة جديدة لعوامل الانحطاط، الدار العربية للعلوم، بيروت، الطبعة الثانية، ٢٠٠٣.
- ليلى الصباغ، الجاليات الأوروبية فى بلاد الشام فى العهد العثمانى فى القرنين السادس عشر والسابع عشر، مؤسسة الرسالة، بيروت، الطبعة الأولى، ١٩٨٩، ج٢.
- ليندا شيلشر: دمشق فى القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، ترجمة عمرو الملاح ودينا الملاح، دار الجمهورية للطباعة والنشر، دمشق- سورية، الطبعة الأولى، ١٩٩٨،
- مارى دكران سركو، دمشق فترة السلطان عبد الحميد الثانى ١٢٩٣-١٣٢٥هـ/ ١٨٧٦ - ١٩٠٨م، الهيئة العامة السورية للكتاب، وزارة الثقافة - دمشق، ط١، ٢٠٠٨.
- متين هولكو، الخط الحديدى الحجاز، المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثانى، ترجمة محمد صواش، دار النيل، استانبول، ٢٠١١.
- محمد بن كنان الصالحى: يوميات شامية من ١١١١-١١٥٣هـ/ ١٦٩٩-١٧٤٠م، تحقيق أكرم حسن العلى، دار الطباع للنشر، دمشق، ط١، ١٩٩٤.
- محمد الخطيب: بلاد الشام فى العهد العثمانى، دار رسلان للطباعة والنشر والتوزيع، سورية، ٢٠١٨.
- محمد سعيد القاسمى، جمال الين القاسمى: قاموس الصناعات الشامية، تحقيق ظافر القاسمى، طلاسدار للدراسات والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، ١٩٨٨، ج١.
- محمد سهيل طقوش، تاريخ العثمانيين من قيام الدولة إلى الانقلاب على الخلافة، دار النفائس، الطبعة الثالثة، بيروت - لبنان، ٢٠١٣م
- محمد شعبان صوان، السلطان والمنزل، الحياة الاقتصادية فى آخر أيام الخلافة العثمانية ومقاومتها لتمدد الرأسمالية الغربية، ابن النديم للنشر، الجزائر، الطبعة الأولى، ٢٠١٣.
- محمد على حسيني، النقود المتداولة فى الدولة العثمانية، دار الملك عبد العزيز، م٢١، ع٢، أغسطس ١٩٩٥

- محمد على محمد كرد ، خطط الشام، مكتبة النوري، دمشق، الطبعة الثالثة، ١٩٨٣، ج٥.
- محمد م. الارناؤوط ، معطيات عن دمشق وبلاد الشام الجنوبية في نهاية القرن السادس عشر، دار الحصاد للنشر والتوزيع دمشق، الطبعة الأولى، ١٩٩٣م.
- محمد فريد بك المحامى، تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق إحسان حقى، ط٦، دار النفائس، بيروت، ١٩٨٨.
- محمد كرد على: دمشق مدينة السحر والشعر، مؤسسة هنداوى، القاهرة، ٢٠١٣،
- ميسون منصور محمد على عبيرات، الامتيازات الأجنبية وأثرها على الدولة العثمانية ، التحولات الفكرية في العالم الإسلامي، المعهد العالمى للفكر الإسلامى، الأردن، ٢٠١٤.
- ناصر الدين سعيدي، " شبكة المواصلات بالجزائر اثناء العهد العثمانى"، ضمن كتاب:البحرية والطرق العثمانية، اعداد وتقديم عبد الجليل التميمى، أعمال المؤتمر العالمى الثامن للدراسات العثمانية، مؤسسة التميمى للبحث العلمى والمعلوماتية، زغوان – تونس، ٢٠٠٠.
- نايف صياغه، الحياة الاقتصادية فى مدينة دمشق فى منتصف القرن التاسع عشر، وزارة الثقافة، دمشق، ١٩٩٥م.
- هاملى لونغريغ، تاريخ سورية ولبنان تحت الانتداب الفرنسى، ترجمة بيار عقل، دار الحقيقة، بيروت، ٢٠١٦م.
- وجيه كوثرانى، بلاد الشام فى مطلع القرن العشرين، المركز العربى للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت – لبنان، ٢٠١٣م.
- يوسف جميل نعيصة، مجتمع مدينة دمشق ١١٨٦-١٢٥٦هـ/١٧٧٢-١٨٤٠م، طلاس للدراسات والترجمة والنشر، دمشق، الطبعة الأولى، ١٩٨٦م، ج١.
- يوسف جاغلار، صالح كولن، المحمل الشريف ورحلته إلى الحرمين الشريفين، ترجمة حازم سعيد منتصر، دار النيل، القاهرة، الطبعة الأولى، ٢٠١٥،
- الرسائل الجامعية :
- مارى دكران سركو، الامتيازات الأجنبية وانعكاساتها الاقتصادية والاجتماعية على سورية (بلاد الشام) من ١٨٨٥-١٩٠٨م، رسالة ماجستير – كلية الاداب والعلوم الإنسانية، دمشق، ٢٠٠٣،
- محمد على مساعد، سكة حديد الحجاز، رسالة ماجستير – كلية العلوم الإنسانية، جامعة محمد بوضياف – المسيلة، ٢٠١٥-٢٠١٦.

- مكنون جمعة: إيالة دمشق في ظل الإصلاحات والتنظيمات العثمانية: سياسياً اقتصادياً اجتماعياً ثقافياً ١٢٠٤-١٢٧٨هـ/١٧٨٩-١٨٦١م، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة دمشق، د.ت،
- ياسر بن عبد العزيز قارى، دور الإمتيازات الأجنبية في سقوط الدولة العثمانية، دراسة تاريخية تحليلية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، ٢٠٠١.
- البحوث والمقالات :
- ابراهيم خليل العلاف، الخدمات البرقية والبريدية في العراق ابان العهد العثماني، مقال بالمجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية، ع٢١، سبتمبر ٢٠٠٠.
- ابراهيم فاعور الشرعة، موقف القبائل البدوية من قافلة الحج الشامي والخط الحديدي الحجازي في القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، مجلة الدارة، دار الملك عبد العزيز، المملكة العربية السعودية، ع٤، شوال ١٤٢٦هـ.
- إسماعيل أحمد ياغي، سياسة مدحت باشا تجاه الخليج العربي ١٢٨٦-١٢٨٩هـ/١٨٦٩-١٨٧٢م، مقالة في مجلة الوثيقة، مركز عيسى الثقافي - مركز الوثائق التاريخية ، البحرين، م١٤، ع٢٧ لسنة ١٩٩٥،
- أنطوان عبد النور، "شبكة الطرقات في سورية العثمانية بين القرنين السادس عشر والثامن عشر"، مجلة عمران للعلوم الاجتماعية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الجامعة اللبنانية ، م١٥، ع١٨، لسنة ٢٠١٦.
- خيرية قاسمية: تاريخ دمشق في مرحلة انتقال منذ نهاية القرن التاسع عشر وحتى الحرب العالمية الأولى، مقالة منشورة في مؤسسة الفرقان للتراث الإسلامي، ٢٠٠٦. www.al-furqan.com/ar
- راغب العلي، "بعض معالم دمشق الاجتماعية في أواخر القرن الثامن عشر ومطلع القرن التاسع عشر الميلادي (١٢١٠-١٢٢٤هـ / ١٧٩٥-١٨٠٩م)" مجلة دراسات تاريخية، جامعة دمشق، العدد ١٠٣-١٠٤، ديسمبر ٢٠٠٨.
- طالب عبد الغنى جار الله، "سكة حديد بيروت - دمشق ١٨٩١-١٨٩٥م"، مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية، م٤، ع٢، لسنة ٢٠٠٩.
- طه خلف محمد خلف الجبوري: خط حديد يافا-القدس وتأثيره الاقتصادي والاجتماعي على بلاد الشام ١٨٨٨-١٩١٤م، مقالة بكلية التربية للعلوم الإنسانية ، جامعة تكريت، ع٢٧، م٤ لسنة ٢٠٢٠. 2020. Journal Of Tikrit University For Humanities, 27 (4)

- عبد الكريم رافق، قافلة الحج الشامي وأهميتها في العهد العثماني، بحث منشور في المؤتمر العالمي لتاريخ الحضارة العربية الإسلامية، دمشق، ابريل ١٩٨١.
- عبد الكريم رافق: "الاقتصاد الدمشقي في مواجهة الاقتصاد الأوروبي في القرن التاسع عشر"، مجلة دراسات تاريخية، عدد ١٧-١٨، سوريا، لسنة ١٩٨٤م.
- محمود عامر، المصطلحات المتداولة في الدولة العثمانية، مجلة دراسات تاريخية، العددان ١١٧-١١٨، يناير، ٢٠١٢.
- المعاجم والقواميس ودوائر المعارف والدوريات :
- ابراهيم زكي خورشيد، أحمد الشنتاوي، موجز دائرة المعارف الإسلامية، مركز الشارقة للابحاث الفكرى - الامارات، الطبعة الأولى، ١٩٩٨م، ج ١، ص ٤٩١٨. مادة دمشق.
- حسان حلاق، عباس صباغ، المعجم الجامع في المصطلحات الأيوبية والمملوكية والعثمانية ذات الأصول العربية والفارسية والتركية، دار العلم للملايين، بيروت- لبنان، الطبعة الأولى، ١٩٩٩.
- حسين مجيب المصرى، معجم الدولة العثمانية، الدار الثقافية للنشر، الطبعة الأولى، القاهرة، ٢٠٠٤.
- خير الدين الزركلى، الأعلام قاموس تراجم لشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين، دار العلم للملايين، بيروت- لبنان، ج ١، ط ١٥، مايو ٢٠٠٢،
- سهيل صابان، المعجم الموسوعى للمصطلحات العثمانية التاريخية، الرياض، مطبوعات مكتبة الملك فهد الوطنية، السلسلة الثالثة ٤٣، سنة ٢٠٠٠.
- عبد الوهاب الكيالى، الموسوعة السياسية، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، ط ٢، لسنة ١٩٩٣، ج ٣.
- عمار محمد كاظم فرج: المعاهدة التجارية البريطانية - العثمانية ١٨٣٨ دراسة تحليلية، مقالة منشور في مجلة دراسات تاريخية - جامعة البصرة - كلية التربية للبنات، ع ٢٩، لسنة كانون الأول ٢٠٢٠.
- محمد حمدى، قاموس التواريخ، المكتبة الأكاديمية، الجيزة، ٢٠١٤، ج ٢، (www.marefa.org)
- محمد على الأنسى: قاموس اللغة العثمانية الدرارى اللامعات فى منتخبات اللغات، لسنة ١٣٢٠هـ.
- الموسوعة العربية، أرابيكا، بتاريخ ٢٧ أغسطس ٢٠٢١م www.3ratica.org

- جريدة الزوراء، ع١، بغداد ١٩٦٩.

سادساً : المراجع الأجنبية:

أ: باللغة التركية

- Ezel Kural Shaw , Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, Cilt 2, Çevirmen: Mehmet Harmanc, E Yayınları , Tarih Dizisi, Istanbul, 1983

- Süleyman Kocabaş, Sultan II. Abdulhamid : şahsiyeti ve politikası(Istanbul;1955.

- Reşat Gökhan Basan,1838 Balta Limani Ticaret Antlaşması Ve 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı, Yüksek Lisans Tezi, T.c. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Avrupa Birliği Hukuku Bilim Dalı, Ankara,2009

- (Süleyman Kocabaş, Sultan II. Abdulhamid : şahsiyeti ve politikası(Istanbul;1955.

ب: اللغة الإنجليزية

- Charles Issawi,ed.,The Economic History Of The Middle East,1800–1914, Chicago, London: University of Chicago Press. 1966 ,vol.3.

- Christina Phelps Grant, The Syrian Desert Caravans Travel And Ezploration, NewYork , The Macmillan company , 1938.

- Gerard Degeorge, Damas: Des Ottomans a nos jours (Collection "Comprendre le Moyen Orient") (French Edition) Published by L'Harmattan, 1994.

- Great Britain .Public Record Office ed.: Syria and Palestine .London ;H.M. Stationray Office,1920.(Hand book Prepared Under the Direction Of The Historical Section Of the Foreign./ No.60.

- Great Britain .Public Record Office ed; Accounts And Papers; "Damascus"1895, ,1903, vol,100.

- Great Britain .Public Record Office ed; Accounts And Papers; "Damascus"1895, ,1903, vol , 100, p.195. Charles Issawi,ed.,The Economic

History Of The Middle East,1800–1914, Chicago, London: University of Isabel Burton, The Inner life of Syria,Palestine and the Holy land, From Private Journal Henry,S.King&Co,London,volume1,1875.

- John Baldry,Railway Projects In Yaman 1905–1921, The arab Gulf (Periodical) center For Arab Gulf Studies University Of Basrah,Iraq,vol14,No.1,1982.

- Leila Tarazy Fawaz, Merchants And Migrants in Nineteenth–Century, Beirut, Harvard,1983.

- Noël Verney,George Darnbmann,Les Puissances Étrangères Dans Le Levant en Syrie et en Palestine, Guillaumin ; Lyon : A. Rey, Paris, 1900.

- Stanford Shaw, History Of The Ottoman Empire And Modern Turkey, Vol.1.,Cambridge ; New York,Cambridge University Press, 1976.

- Shereen,Khairallah ; Railways In The Middle East 1856–1948. Political and Economic Background. Published by Librairie Du Liban, Beirut, 1991,p.95.

- Reports From The Consuls Of The United States, No.148, January,1893, Washington, Government Printing Office , 1893.

- Report by Mr Brant,British Consul at Damascus,on the trade and of that city for the year 1859.