

المقطف

الجزء الرابع من السنة الثانية عشرة

١٢ (يناير) ١٨٨٨ = ١٧ ربيع ثاني سنة ١٣٠٥

ضيق الاحوال والاقتصاد في الاعمال

حائقي اقتصادية تجارية

من يكتب تاريخ هذا العصر لا يرأه مندوحة عن تمييزه على سائر العصور السالفة في نقاب اهل على قوى الطبيعة واستخدامهم اياها لاغراضهم المختلفة على اسلوب مثالي الشعب وموفق للراحة ومتناهي في الاقتصاد. وهذا من جملة الاسباب التي اخالت بهزان الصناعة والتجارة وسببت ضيق الاحوال الحاضر ولذلك اردنا ان نشرحه شرحاً وجيزاً مسندين الى ما قرره الاقتصاديين ورأس في هذا المعنى فنقول

حدثت سنة ١٨٦٩ حادثة عظيمة أثرت في الصناعة والتجارة تأثيراً لم يسبق له مثيل الا وهي فتح ترعة السويس. فان بضائع الهند والصين وسائر بلاد المشرق الاقصى كان اكثرها يرد الى اوربا على طريق رأس الرجاء الصالح. وبما ان الانكليز قايضون على ازمة التجارة لكثرة سفائنهم كانت البضائع ترد الى بلادهم اولاً ثم توزع منها على بقية البلدان. ولكنهم لم تكن تبلغ بلادهم في اقل من ستة اشهر وكانت عرضة لاهطار كثيرة فكان التجار يضطرون ان يخزنوها مقدراً وافرأ منها في بلاد الانكليز خوفاً من ان يعرض لها ما يؤخر ورودها اليهم من محلي او حرب او نوب. فأنسعت مخازنهم وبسببهم انصاعاً لم يعبد له مثل. وهذا من جملة الاسباب التي دعهم الى الممانعة في فتح ترعة السويس ويا حبذا لو نجحوا في مانعهم فان هذه التركة قد اضرّت بسورية ومصر أكثر مما اضرّت بهم

ولما فتحت التركة سنة ١٨٦٩ تحولت اليها طريق الهند فالتفت السفن الشراعية التي كانت تسير

في طريق رأس الرجاء الصالح وخسرت بلاد الانكليز بسبب ذلك سنًا بمليونًا نحو مليوني طن . وصارت السفن تسير بين اوندر وكوكنا في أقل من ثلاثين يومًا . ثم غلب ذلك اتفاق السفن التجارية واتقان الآغا حتى ان السفن التي بنيت بين سنة ١٨٧٠ وسنة ١٨٧٣ لم تعد تصلح لجاراة السفن التي بنيت بين سنة ١٨٧٥ وسنة ١٨٧٦ فبعت باقل من نصف ثمنها . والسفن التي بنيت اخيرا لم يطل عليها العهد حتى قصرت عن مجاراة السفن التي بنيت بعدها فحشرت أكثر قيمتها . وهذا خسر أصحاب السفن خسائر فاحشة . وزد على ذلك ان السفينة التجارية التي كانت تبنى سنة ١٨٨٢ باربعة وعشرين ألف ليرة انكليزية صارت تبنى سنة ١٨٨٧ باربعة عشر ألف ليرة فقط والثانية اصلح من الاولى بأقل منها ثلثه في سيرها

وقد صار التجار في غنى عن خزن البضائع الشرقية في بلاد الانكليز وغيرها من البلدان الأوروبية لقصر مدة السفر ولأن التوافر ربط المسكونة بعضها ببعض . فالتاجر الانكليزي ان الارنسوي او الامبركي يطلب الآن من عميلو في بلاد الهند هذا النوع او ذاك من البضاعة فيصل اليه الطلب في اليوم نفسه ويلبي في الحال لوفرة السفن وبقيت الثمن من احد البنوك حالما يستلم اوراق الشحن . ولم تعد مخازن الانكليز محط بضائع المشرق بل قاستها في ذلك ترينما وفينيسيا وجنوا ومرسيليا وغيرها من المدن البحرية .

ومن نتائج ترعة السويس ان ايطاليا كانت تعتمد على زراعة الارز حتى انها اصدرت منه من بلادها سنة ١٨٨١ أكثر من ثمانين مليون طن فورد عليها الارز من برما وغيرها من بلدان المشرق بعد فتح الترعة وغلبه رخيص جدًا فتأخرت زراعة فيها وصار الايطاليون يجلبون الارز من المشرق وبلغ الوارد الى بلادهم سنة ١٨٨٢ نحو سبعين مليون طن

ولم ترح بلاد الهند من فتح ترعة السويس لان قيمة البضائع التي صدرت منها سنة ١٨٦٩ بلغت مئة وخمسة ملايين ونصف مليون من الليرات فهبطت سنة ١٨٧٤ الى خمسة وتسعين مليونًا ونصف من الليرات اي انها نقصت عشرة ملايين ليرة مع ان مقدار البضائع الصادرة من الهند زاد في سنة ١٨٧٤ عما كان في سنة ١٨٦٩ زيادة فاحشة اقضى لها سفن تجارية بمليونًا مئتان وخمسون ألف طن . فالنقص في قيمة الصادر انما حدث من الرخص الفاحش الذي لحق البضائع وهذا هو الخسران بعينه

وجملة القول ان ترعة السويس قد اخلت بميزان التجارة والصناعة وخربت الناس ملايين من الليرات وعطلت الوف الوف من العمال . وقد نعت من اوجه أخرى نعتًا عظيمًا ولكن نفعها وضررها اخلًا بميزان الصناعة والتجارة

هذا من قبل ترعة السويس وبترولان من الأسباب التي أخلت بميزان الصناعة والتجارة
 اثنتان المهن التجارية اثنتاناً خفف تنافسها وقيل عدد النوتية فيها فان نفقة بناء السفن الحديدية
 كانت سنة ١٨٧٢ تسعين ريالاً لكل طن منها فهبطت رويداً رويداً حتى بلغت سنة ١٨٨٠
 اقل من اربعين ريالاً. ولم تكن الآلات البخارية على ما أبرام من الاثنان فكانت تنقضي وقوداً
 كثيراً حتى ان السفينة التي معمولها ثلاثة آلاف طن كانت تحمل ٢٢٠٠ طن من الفحم وفوقها
 ولا تحمل من البضائع الا ٨٠٠ طن اما الآن فقد انعكس الامر فصارت تحمل ٨٠٠ طن من الفحم
 لو قودها و ٢٢٠٠ طن من البضائع. وكان يلزم مثل هذه السفينة سنة ١٨٧٠ أكثر من مئة واربعين
 نوتياً فلم يعد يلزم لها سنة ١٨٨٤ الا اربعة وثلاثون نوتياً لان جانباً كبيراً من اعمالها مثل رفع
 المراسي والتجبال وما اشبه صار يتم بالآلة البخارية. وهذا كله رخص اجرة نقل البضائع الى حد
 يفوق التصديق. فان رحل الفحم (الليبرا) ينقل الآن من مدينة شيكاغو في قلب اميركا الى مدينة
 لندن في بلاد الانكليز باقل من خمس بارات. وكانت اجرة البشل من المحطة من مدينة نيويورك
 الى مدينة ليغربول أكثر من ثلاثة عشر بنساً اي أكثر من خمسة غرش ومصرية فهبطت رويداً
 رويداً حتى بلغت سنة ١٨٨٦ نحو تسعين ونصف اي غرش واحد. وعلى هذا النمط رخصت
 اجرة جاب البضائع من الهند والصين واليابان واستراليا

وقد كثرت السفن التجارية كثرة فاحشة وزادت على احتياج التجارة حتى انه يمكن الآن ان
 يستغنى عن ربعها على الأقل. وهذا زاد المناظرة بينها فزادت اجرة النقل رخصاً على رخص
 ولكن رخص نقل البضائع مجراً لا بعد في جنب رخص نقلها برّاً بالسكك الحديدية فقد
 كانت اجرة نقل الطن بالسكة الحديدية في اميركا سنة ١٨٦٩ نحو غرش مصري عن كل ميل
 فهبطت رويداً رويداً حتى بلغت سنة ١٨٨٥ نحو ربع غرش. وبلغت اجرة نقل السكة المدعوة
 نيويورك سنرال اقل من خمس بارات. والطن نحو اربعة قناطير شامية او نحو ٢٢ قنطاراً
 مصرياً فلو هبطت اجرة النقل في مصر الى هذا الحد لكانت اجرة نقل القطار المصري من
 الاسكندرية الى القاهرة نصف غرش فقط وهي الآن نحو خمسة غرش

ولو استعاض الناس عن آلات السكك الحديدية التي في الدنيا بالحبل والبقال للزمر لم
 منها ستون مليوناً على الأقل. فالسكك الحديدية التي في الدنيا تقوم مقام ستين مليوناً من الحبل
 والبقال او نحو ١٨٠ مليوناً من البشر. هذا مع انها لم تنشع حتى الآن الا في الولايات المتحدة
 واوربا ما عدا روسيا وتركيا. والمتنعمون بها كثيراً لا يريدون عن شئني مليون فكان قوة الواحد
 منهم قد نضاعت بسببها. وهذا يرجع وافر واقتصاد عظيم في قوة الانسان والحيوان ولكن الرج

الاعظم والخير الاوفر هو في سرعة النقل فنجد قلنا في الجزء السالف ان "كثرة الصادر من الفحم تجعل الناس بأمن من القحط في مستقبل الايام الا حيث لا تصل اليهم موارد التجارة" ونقول الآن ان سرعة ارسال الفحم من مكان الى مكان تجعل الناس بأمن من القحط الذي كان يحدث في السنين الغابرة اذا انحلت غلام وبيان ذلك ان بعضهم قدر غلاء الاسعار في القرن السابع عشر بالنسبة الى محل الفلال فوجد انه

اذا	قلت	الفلة	القدر	فا	كان	ثمانية	١٠	غروش	بصبر	ثمانية	١٢	غرشاً
واذا	"	"	"	"	"	"	١٠	"	"	"	١٨	"
"	"	"	"	"	"	"	١٠	"	"	"	٢٦	"
"	"	"	"	"	"	"	١٠	"	"	"	٢٨	"
"	"	"	"	"	"	"	١٠	"	"	"	٥٥	"

اما الآن فان اقبلت غلة بلاد فلا يرخص ثمنها كثيراً لانها تصدّر الى بلاد أخرى بسرعة وان انحلت لا يغلو ثمنها كثيراً لان البلاد تجلب ما يلزم لها من بلاد أخرى على اسهل سبيل . وقد كادت اثنان العروش تساوي في الدنيا قاصيها ودانيها حيث توجد سكك حديدية وسفن بخارية مثال ذلك ان ثمن الكيل من المخططة في بعض جهات فرنسا كان يزيد عن ثمنه في البعض الآخر ٤٥ قرينكا اما الآن فاعظم الزيادة نحو ثلاثة قرينات ونصف

وهذا التحسين الذي جرى في آلات السفن البخارية والسكك الحديدية جرى ايضاً في كل الآلات والادوات . فالانسان الواحد كان يحرك ٢٦٠٠ يرد من اللطن في السنة اذا عمل كل يوم اربع عشرة ساعة اما الآن فيحرك ٢٠٠٠٠ يرد في السنة اذا عمل كل يوم عشر ساعات فقط . اي ان نتيجة عمله زادت اكثر من ضعفين وساعات عمله قلت نحو ثلاثة اعشار . وفي تقرير الولايات المتحدة لسنة ١٨٨٦ ان ٦٠٠ رجل يصنعون الآن من ادوات الفلاحة ما كان يقتضي لصنع ٢١٤٥ رجلاً منذ خمس عشرة او عشرين سنة . وان معالاً من معامل الاحذية اثبت ان ستة رجل يصنعون الآن من الاحذية بمونة الآلات الميكانيكية ما لا يصنع الا خمس مئة رجل اذا عملوا بايديهم بدون هذه الآلات . وان معالاً من معامل احذية الاولاد اثبت ان مئة رجل يصنعون الآن بمونة الآلات الميكانيكية ما كان يصنع ستمائة رجل منذ ثلاثين سنة بدونها . وان الرجل الواحد يصنع الآن من الورق الماروق الذي يلصق بمجدران البيوت ما كان يقتضي لصنع مئة رجل . ومن قبيل ذلك ان الرجل الذي اجرته ثلاثة ربات في اليوم كان يصنع نحو ثمانين زراً فقط من ازرار الاكام كل يوم . اما الآن فالولد الذي اجرته اقل من ربات في

اليوم يصنع يوميا ثمانية عشر ألف زر

وجاء في تقرير الولايات المتحدة المذكور أننا ان الاقتصاد في القوة اللازمة لعمل ادوات الفلاحة بلغ نحو سبعين في المئة في الخمس عشرة سنة الاخيرة . وفي عمل الاحذية بلغ ثمانين في المئة وفي عمل المركبات بلغ ٦٥ في المئة . وفي عمل الآلات الميكانيكية ٤٠ في المئة وفي نسج الحرير ٥٠ في المئة وكان الحياكة في محاكات نيويورك كلند يحكون ٢٦٥٢١ بردا في ٢٢١٢ ساعة سنة ١٨٧١ فصاروا يحكون ٢٢٢٩١ بردا في ٢٦٩٢ ساعة سنة ١٨٨٤ اي ان ساعات العمل قلت عشرين في المئة وزاد مقدار المحوك ٢٢ في المئة . وكان العامل في مسابك بنسلفانيا بسبك ٧٧٦ طنا بين سنة ١٨٧٥ و ١٨٧٩ فصار بسبك ١٢١٩ طنا بين سنة ١٨٧٥ و ١٨٧٩ فبطئ من الحديد بسبب ذلك من ٢٨ رايالا الى ١٩ رايالا وزادت اجرة العمالة ونال تعميم

ومن قيل ذلك ان اصباغ المنسوجات القطنية كانت تستخرج من القوة وكانت القوة تزرع في فرنسا واطاليا وبر الاناضول وكان الوارد منها الى بلاد الانكلتريز سنة ١٨٧٢ نحو ٢٩ مليون ليبرة (رطل مصري) والى اميركا نحو ثمانية ملايين ليبرة فاستخرج الكيماويون اصباغ القوة من الفحم الحجري فاستغنى بها الصباغون عن القوة فلم يرد منها الى بلاد الانكلتريز سنة ١٨٨٥ الا نحو مليونين ونصف من اللبيرات والى الولايات المتحدة الا نحو مليون ونصف . وبالاستغناء عن القوة أهملت زراعتها وتعطل الوف من العملة عن الاعمال

ومما يظهر فيه تغلب الانسان على قوى الطبيعة في هذه السنين الاخيرة واستخدامه اياها لاغراض وان الرجل الواحد في الولايات المتحدة يمكنه الآن ان يستغل من الارض في السنة ٥٥٠٠ بشل من الحنطة مستغنيا على ذلك باحدث ادوات الفلاحة واكثرها اثنا ثمانية الحنطة تلحق دقيقا وتوضع في الف برميل ويبقى منها ٥٠٠ بشل للبذار (التناوي) ولا يتنضي طحنها الا ما يساوي عمل رجل واحد مدة سنة . ثم يتنضي لها ما يساوي عمل ثلاثة رجال مدة سنة لكي نصير خبزا وبضاف الى ذلك عمل خمسة رجال لتقل الحنطة والدقيق وجلب الوقود واصلاح الآلات . وبما ان كل الف برميل من الدقيق تكفي الف رجل فعشرة رجال صاروا كاقبن لايجاد الخبز الكافي لآلف رجل اي ان الرجل الواحد صار يشبع مئة رجل خبزا بواسطة الآلات الجديدة التي سهلت الاعمال

وقد فتر علماء الاقتصاد الالمانيون ان البضائع المنقولة في بلادهم بزازادت سنة ١٨٨٥ عما كانت عليه سنة ١٨٧٢ ثمة في المئة والمنقولة بحرا زادت ثمة وعشرين في المئة . ووارد التجارة كلها زادت سبعة وستين في المئة ومحولات البريد زادت مئة وثمانية في المئة والرسائل

العربية زادت واحداً وستين في المئة . والشعب الألماني لم يزد في هذه المئة إلا نحو احدى عشر
 ونصف في المئة اي ان البضائع زادت أكثر مما زاد السكان بعشرة اضعاف . وقد زادت كذلك
 في بلاد الانكبايز وفرنسا وأكثر من ذلك في الولايات المتحدة
 ويمكن الاضافة في هذا الموضوع وإطلاقة على كل الاعمال التي لا تقتصر على عمل اليدين
 ولكن في ما تقدم الكتابة لاثبات ما نحن بصدده وهو ان تغلب الانسان على قوى الطبيعة
 واستخدمه اياها لا غرضه بواسطة الآلات والادوات التي اخترعها حديثاً قد اخلّ بوزن التجارة
 والصناعة السابق وانصل هذا الحال بعبء سنة ١٨٧٢ الى كل الممالك المتقدمة ولم يسبقه خلال
 بضائيه ولا دليل على انه سيزول تماماً وتعود الاحوال الى مبرأها الاول

(١) الكتابة

إسادة العلامة انطيميس يوسف داود مطران دمشق على السريان

انه من الامر المعروف لكل خبير ان العرب الشاميين لم يكونوا سابقاً بفراوان ولا يكتبون
 لغتهم حتى : أما صناعة الكتابة في نحو القرن الخامس او السادس بعد المسيح وتعلموها من
 السريان . ويتضح ذلك بكل التأكيد أولاً من صور الحروف العربية كما هي في القلم الذي
 استعملوه أولاً وهو الذي يقال له الكوفي . اذ هي شبيهة بصورة الحروف السريانية غاية الشبه *
 وثانياً من ترتيب الحروف العربية الذي يقال فيه امجد هو الخ . اذ هو نفس ترتيب الحروف
 السريانية * وثالثاً من القوة العددية التي للحروف العربية في حساب الجمل . اذ هي كما يستعملها
 السريان من دون ادنى اختلاف * ورابعاً من اسماء أكثر الحروف . فإن الالف والجيم والذال
 والزين والشين والصاد والفاء والناف والكاف واللام والميم والنون والواو هي كلها سريانية .
 ومن هذه الاسماء السريانية اربعة رخصها العرب بحزم حرف من اخرها وهي الجيم والذال
 والصاد واللام بدل جيل . ودالك . وصادي . ولا مذ * وخامساً يتبين ذلك من ان كل
 حرفين بأنظان من مخرج واحد لها صورة واحدة في القلم العربي كما في السرياني . فإن البناء والناء
 لما صورة واحدة . وكذلك الذال والذال . وكذلك الصاد والصاد . وكذلك الطاء والطاء .
 وكذلك العين والعين . كل ذلك على نسق القلم السرياني . ومن المعلوم ان التنقيط في القلم العربي
 يتميز بالنظ الواحد من الآخر هو امرٌ محدث * سادساً يتأكد ان اصل الخط العربي هو من

(١) تبتلع عن كتاب جديد له عنوانه التجماري . نجد كلاماً علي في اخر هذا الجزء