

## سكك الحديد في تركيا

نقلًا عن جريدة التيمس

زاد اهتمام الناس حديثًا بسكك الحديد في تركيا على اثر مشروع السكة التي يراد انشاؤها بين بغداد وخليج العجم وتخوَّف الجرائد الروسية منها ولذلك فاحوال السكك الحديدية الموجودة الآن في تركيا تَمَّا تفيد معرفته وهذه السكك هي

- |      |                                       |                   |               |
|------|---------------------------------------|-------------------|---------------|
| (١)  | السكة بين ازمير وايدين للانكليز       | طولها             | ٥١٥ كيلومترًا |
| (٢)  | السكة الشرقية                         | للحكومة العثمانية | ١٣٤٣          |
| (٣)  | سكة الاناضول                          | للألمان           | ١٠٣٢          |
| (٤)  | السكة بين ازمير وكسب للفرنسيين        |                   | ٥١٣           |
| (٥)  | بين سلاتيك ومونتير للألمان            |                   | ٢١٩           |
| (٦)  | الموصلة بين سلاتيك والامانة للفرنسيين |                   | ٥١١           |
| (٧)  | بين بيروت ودمشق وهوران للفرنسيين      |                   | ٢٥٨           |
| (٨)  | بين يافا والقدس للفرنسيين             |                   | ٨٧            |
| (٩)  | بين مرسين وادنه                       |                   | ٦٧            |
| (١٠) | بين مودانية وبورصة للألمان            |                   | ٤١            |

وجملة ذلك ٤٥٨٦ كيلومترًا او ٢٧٥١ ميلًا . وخمس من هذه السكك تأخذ اعانة من الحكومة وهي الاولى والسابعة والثامنة والتاسعة والعاشره . وقيمة الاسهم والسندات تساوي ٧٧٠٠ جنيه عن كل كيلومتر من السكة الاولى و ٧٩٤٥ جنيهًا عن كل كيلومتر من الثانية و ٩١٤٢ جنيهًا عن كل كيلومتر من الرابعة و ٨٤٠٢ عن كل كيلومتر من الخامسة و ٨٤٦٠ جنيهًا عن كل كيلومتر من السادسة و ٦٦٠٠ جنيه عن كل كيلومتر من التاسعة اما السكة الثانية اي السكة الشرقية فللحكومة وليس لها اسهم وسندات والسكة السابعة التي بين بيروت ودمشق وهوران اضطرت شركتها ان تصفى وتؤلف شركة اخرى وكذلك السكة الثامنة بين يافا والقدس والعاشره بين مودانية وبورصة السكة بين ازمير وايدين

هذه السكة اهم سكك الحديد في تركيا وهي السكة الوحيدة التي اصحابها من الانكليز وليس لها اعانة من الحكومة لكن لها ما هو افضل من ذلك وهو كثرة ما تنقله من البضائع

والركاب فقد بلغ صافي دخلها من ذلك في العام الماضي ٢١٧٦٨٦ جنياً أي ٤٢٣ جنياً عن كل كيلومتر أو  $\frac{1}{2}$  في المئة بالنسبة الى رأس مالها من الاسهم والسندات وسبب امتيازها سنة ١٩٣٥ ولكن لا بد من ان يحدد او ان تشتريها الحكومة العثمانية بمبلغ يساوي ما تساوي اسهمها وسنداتها حسب اسعار السوق. فخالها المالية حسنة وفائدة سنداها ٤ في المئة نستغرق من الربح ٧٢٦٠٠ جنيد فقط تدفع قبل دفع حصص الاسهم ولذلك فهي بأمن من كل خطر. وقد بلغت مصروفات هذه السكة في العام الماضي ٣٦ وثلت في المئة من ايراداتها

## سكة الاناضول

تقسم هذه السكة الى قسمين الاول خط حيدر باشا واشميد وانقره وطوله ٥٧٨ كيلومتراً والحكومة تضمن لهذا الخط ٤١٢ جنياً عن كل كيلومتر من الاثنين والتسعين كيلومتراً التي بين حيدر باشا واشميد و ٦٠٠ جنيد لكل كيلومتر من المسافة الباقية وهي ٤٨٦ كيلومتراً فكانها تضمن لكل كيلومتر من الخط كله ٥٧٠ جنياً او ١٤٢٥٢ فرنكاً ايراداً عمومياً. وقد بلغ ايراد الكيلومتر سنة في العام الماضي ٥١٩ جنياً او ١٢٩٦٢ فرنكاً فما اضطرت الحكومة الى دفعه قليل جداً وينتظر ان لا تدفع شيئاً هذا العام بل يبلغ الايراد ما ضمنته الحكومة

والقسم الثاني وطوله ٤٤٥ كيلومتراً ضمنته له الحكومة ٥٤٩ جنياً ايراداً عمومياً لكل كيلومتر او ١٣٧٢٥ فرنكاً ولكنها اشترطت ان يكون معظم ما تدفعه لكل كيلومتر ٢٧٠ جنياً او ٦٧٤٠ فرنكاً. وقد بلغ ايراد الكيلومتر من هذا الخط في العام الماضي ٢١٧ جنياً فاذا أضفنا اليه أكثر ما تضطر الحكومة الى دفعه وهو ٢٧٠ جنياً بلغ ايراد الكيلومتر ٤٨٧ جنياً وهناك فرع صغير طوله تسعة كيلومترات من الحميدية الى ادا بازار لم تضمن الحكومة له شيئاً وقد بلغت مصروفات سكة الاناضول كلها في العام الماضي ١٧ ٤١ في المئة من الايرادات.

وبلغ المال الذي دفعته الحكومة العثمانية لها ١٤٨ ٤٦٢ جنياً. وقد دفعت شركة هذه السكة في العام الماضي ٥ في المئة لحاملي اسهمها وسنداتها وابتقت مبلغاً كبيراً مالاً احتياطياً ولذلك فاشغالها رابحة. وقد قلنا آنفاً ان الكيلومتر منها يساوي ٧٩٤٥ جنياً هذا اذا قسمنا قيمة الاسهم والسندات الاصلية على الكيلومترات ولكن لم تبلغ نفقات انشاء الكيلومتر حقيقة سوى ٧٤٧٢ جنياً فالباقي وهو ٤٨٨ ٠٠٠ جنيد لا يزال مالاً احتياطياً

## سكة ازمبر وكسب

التقسم الاول من هذه السكة وطوله ٢٦١ كيلومتراً قديم كان امتيازها لشركة انكليزية ولكن الحكومة العثمانية حفظت لنفسها حق ابتاعه بعد سنة ١٨٩١ فابتاعته سنة ١٨٩٣

واجترته لشركة فرنسية الى ٩٩ سنة وتأخذ الشركة نصف الإيرادات لاجل النفقات وقد اعطت الحكومة المال الذي ابتاعته به وقسط عليها ابقاءه اقساطاً سنوية كل قسط منها ٩٢٤٠٠ جنيه او ٣٣١٠٠٠٠ فرنك فاذا نقص النصف الثاني من الإيرادات عن هذا القسط فالحكومة تدفع الفرق الى الشركة

وقد بلغت إيرادات هذا الخط في العام الماضي ٤١٢٤٦٥٣ فرنكاً ونصيب الحكومة من ذلك ٢٠٦٢٣٢٦ وهو يقل عن القسط السنوي ٢٤٧٦٧٤ فرنكاً او ٩٩٠٧ جنياً التزمت الحكومة ان تدفعها فيكاد هذا الخط يقوم بنفقاته وابقاء دينه

والقسم الثاني من هذه السكة من ابرشهر الى قراحصار طوله ٢٥٢ كيلومتراً انشأته الشركة الفرنسية وضمنت لها الحكومة العثمانية ايراداً سنوياً ٧٥٥ جنياً عن كل كيلومتر وفتح الخط سنة ١٨٩٧ وبلغ ايراد الكيلومتر منه في العام الماضي ١٩١ جنياً فكان على الحكومة ان تدفع لها ٥٦٤ جنياً عن كل كيلومتر والجملة ١٤١٦٤١ جنياً. وسيزيد ايراد هذا الخط مع الزمان ولكن لا بد من ان يبنى معتمداً على مساعدة الحكومة العثمانية سنين كثيرة وتبلغ مصروفات هذه السكة كلها ٥٢ وثلث في السنة من إيراداتها عدا الرسم الذي تدفعه في فرنسا ويقابل ذلك ٤١ في المئة في سكة الاناضول و٣٦ وثلث في المئة في سكة ازميز وايدين

#### سكة سلانيك ومونستير

أعطي امتياز هذه السكة لشركة المانية مدة ٩٩ سنة من سنة ١٨٩٠ وضمنت لها الحكومة العثمانية ٥٧٢ جنياً عن كل كيلومتر وقد بلغ ايراداتها في العام الماضي ٢٨١ جنياً عن كل كيلومتر فاضطرت الحكومة ان تدفع ٢٩١ جنياً عن الكيلومتر وجملة ما دفعته ٦٣٧٧٧ جنياً. ونفقات التشغيل ٤١ في المئة من مجموع الايراد وما تدفعه الحكومة

#### الوصلة بين سلانيك والاسطانة

امتيازها لسبع وتسعين سنة ابتداءها سنة ١٨٩٢ وتضمن لها الحكومة ٦٢٠ جنياً ايراداً لكل كيلومتر وقد بلغ دخل الكيلومتر منها في العام الماضي ١٤٤ جنياً فكان على الحكومة ان تدفع ٤٢٦ جنياً عن كل كيلومتر. وعلى هذا الخط نقلت الحكومة جنودها في حربها مع اليونان فهو خط حربي ولا بد من ان يبنى معتمداً على مساعدة الحكومة. وبلغ دخله في العام الماضي ٧٣٢٥٩ جنياً ونفقته ٧٦٧٤٣ جنياً

#### سكة بيروت ودمشق

هذه السكة ضيقة وليس لها اعانة من الحكومة ولما لم تبيع تصفت في العام الماضي ونفقات

الى شركة اخرى لكي تمد فرعاً واسعاً الى حماه وقد ضمت الحكومة لهذا الفرع ٦٠٠ جنيه لكل كيلومتر في السنة ويستصل اخيراً الى حلب ويوصل بخط قونية وبغداد

### سكة يافا والقدس

هذه السكة لم تنجح وليس لها اعانة من الحكومة ويبلغ صافي دخلها في السنة ١٢٠٠٠ جنيه وتعطي حاملي سنداتها اثنين وثلاثين في المئة سنوياً وحاملي اسهمها نحو ثلث في المئة او ثلاثة في الالف

### سكة مرسين وادنه

كانت هذه السكة لشركة انكليزية ثم انتقلت الى شركة فرنسية واشغالها غير ناجحة والمرجح ان شركة سكة الاناضول تشتريها لتصير فرعاً من سكة قونية وبغداد

### سكة مودانية وبورصة

هذه السكة نيفة ولا اعانة لها من الحكومة . انشأتها الحكومة ثم اعطتها للسيد جورج نجما كرتس وتعين سنة وقيمة اسهمها الاسمية ١٥٣٠٠٠٠ جنيه وقد بلغ ايرادها سنة ١٩٠٠ مئتين وثلاثة واربعين جنيهاً عن كل كيلومتر فلم تدفع شيئاً من الربح لحاملي اسهمها والاعانة التي تدفعها الحكومة العثمانية لهذه السكك مضمونة بعشور بعض الولايات يستولي عليها صندوق الدين ويدفعها لها وقد كانت تدفع حتى الآن في ميعادها تماماً لان العشور تزيد على المطلوب كثيراً وقد زادت في العام الماضي ١٣٣٠٠٠٠ جنيه . وبافت حيلة ما دفعت الحكومة العثمانية في العام الماضي اعانات لهذه السكك نحو ٦٦٠ الف جنيه . انتهى

[ المقتطف ] هذه ستمائة وستون الف جنيه تدفعها الحكومة العثمانية الى الشركات الاجنبية كل سنة من دماء رعاياها . وهي تماثل ربا دين مقداره عشرون مليوناً من الجنيهات قيّدت رعاياها به الى نحو مائة سنة مع ما يترتب عليه من السيطرة الاجنبية ولقد كانت في غنى عن ذلك كله لو برت رعاياها واحنت سياستهم لانه ان كانت جمهورية فقيرة مثل سويسرا تستطيع ان تنشيء سككها باموالها وان كانت مملكة قاصية حديثة كمملكة يابان تنشيء ٣٦٣٥ ميلاً من السكك الحديدية بالاهاليها من غير ان تستدين غرضاً من الاجانب فاحر ببلاد قديمة العمران غناها الطبيعي يفوق الوصف ان تستطيع ذلك من غير ان تقيّد بقيود لا تفك ولكن ما الحيلة والرشوة تليل الامتياز بكل شيء وبأي شرط كان