

وهناك كتب كثيرة لا يمكن ايراد اسمائها في هذه المقالة اللهم ألا ان يُرصد لها
 فبذة مخصصة تشبه لفائدة (ستاتي البقية)

منافع السكة البغدادية

ظفر تجاري اقتصادي للاب هـ - لامنس اليسوعي

اننا في عجاتنا الماضية قد ذكرنا كثيراً من الزوائد الناجمة عن خط بغداد
 ولكن اهمية الموضوع تقضي علينا بالعود الى الكلام عنه باكثر إسهاب وبتذكّر بالتعريب
 الفوائد الاقتصادية والمكرية والإدارية والعلمية النشطة بهذا المشروع

*

اذا بحثنا أولاً في الزوائد الجئة التي تنالها التجارة من انجاز هذا الخط الجليل
 الاهمية رأينا ان الامكنة والمدن التي تمر فيها سكة بغداد تستفيد فائدة كبرى لانه
 يصير نقل وارداتها وصادراتها بارفر سرعة وأكثر امن . ومعلوم ان أكبر آفة للزراعة
 في ولايات الاناضول وسورية وما بين النهرين الداخلية هي خلوها من طرق المواصلات
 المهمة للنقل من ولاية الى اخرى . وقد يتفق بعض الاحيان ان تكون نفقات نقل
 المحاصيل ضعف قيمتها الحقيقية فيضطر التاجر الى بيع حاصلاته في اماكنها بالبخس
 الاثمان فراراً من مصاريف نقل السلع او شحنها وربما حمله اليأس على تركها في محلها
 فريسة للتعفن والنسار

واماً الآن فلا يكون الامر كذلك لان الاراضي الزراعية وماخذ المادن تقرب
 من المدن الكبرى القائمة على طول الخط وتدنو ايضاً من البحر والرافق ولا يخفى على
 البصير ما في ذلك من تحمين قيمة المحاصيل فضلاً عن سلامتها من العطب والنسار
 اللذين تكون معرضة لها ان أرسلت مع القوافل في سفر بعيد

ثم ان خط بغداد هذا الكبير سيخفي متيحاً طبيعياً على نوع ما لاكثر الخطوط
 الثانوية المنشأة في الممالك المحروسة الاسيوية التي نجتري من ذكرها كلها بذكر الحظين

التربيين منا فني بيها شعبي مرسين واطنة وخطنا البيروتي الحنوي . واذا كانت بعض هذه المشروعات لم تأتِ بالنتائج الحسنة المرغوبة فبب ذلك واضح وهو ان هذه الخطوط محصورة في امكنة قصيرة المدى وغير متصلة ارتباطاً بتمتتها فبما خط بنداد الآن مزيلاً لهذا التقص ومسدداً لهذا الخلل مسهلاً لتמיד خط وياق وحماة الى حلب ومنها الى بنداد . ومتى تم ذلك عدل الناس عن السفر الشاق والمخوف بالمخاطر في الصحراء واجتنبوا الحر الشديد اللافح وأمنوا المتاعب الجئة التي يصادفها الراكب في البحر الاحمر والخليج العجمي . ويضلل المسافرون من الاساتنة او بيروت الى الوصل ومن الوصل اليها ركوب السكة الحديدية لما يجدونه فيها من مفرات اسباب الراحة والسرعة وبالتالي من الاقتصاد وقلة التكاليف

واما تجارة بيروت ومرقاها فانما يستفيدان اعظم فائدة لأن هذه المدينة تصبح بفضل هذا الترتيب كراس لهذه الخطوط تنتهي اليه قمم من المسافرين ومن محاصيل شمالي سورية ومتى اتصلت حلب ببيروت امكن للمسافر من الاولى ان يصل الى الثانية قبل وصوله منها الى الاسكندرونة

وهذا البيان يحملنا طبعاً على التطرقت الى الكلام عن احدى منافع هذا التخطيط الاكيدة وهي زيادة عدد الركاب فني بهم الألواف المولفة من المسافرين من كل الطبقات الذاهبين والآتين بدون انقطاع من اوربا والهند بل من الشرق الاقصى . ومن الثابت ان عدداً عظيماً يقفل هذا الخط الجديد لسرعته لاسيا لتوفر الوقت عليهم ولهذا قد امن النظر اصحاب الخط البندادي واحتاطوا للامر بان استصغروا القواطر السريعة التي يمكنها ان تقطع في الساعة ٧٥ كيلومتراً بما فيه مدة الوقوف في المحطات المهمة ولعلها تتجاوزها ايضاً اذا استفادت الشركة من الترخيص الذي منحها اياه الامتياز واستخدمت الكهرباء . ومب انها تستغني عنها فهي تستطيع ايضاً ان تجمل قواطرها تسير من ٦٠ الى ٧٠ كيلومتراً في الساعة

وستكون المسافة بين الاساتنة والخليج العجمي (البصرة) ستين ساعة وهي المسافة الكائنة بين لندرة والاساتنة وعليه تصبح المسافة بين لندرة والبصرة مائة وعشرين ساعة اي عبارة عن خمسة ايام . والمسافة من البصرة الى عباي ١٦٠٠ ميل اي اربعة ايام فيمكن للمسافر ان يقطع المسافة بين عاصمة انكلترة وعباي بتمة ايام

عرضاً عن الحسة عشر يوماً التي يحتاجها اذا اتخذ طريق برنديزي وترعة السويس .
ومع التسعة الايام اللازمة للوصول الى كاكوتا من لندرة عن طريق الاساتنة تصيح
المسافة بينهما اربعة عشر يوماً مقابل اثنين وعشرين يوماً عن طريق ترعة السويس .
وتستخض ايضاً طريق بغداد الحديدية ستة ايام مدة السفر الى بنكوك وسيقون وهنغ
لنغ وشنغاي

وهذا تعديل متوسط لانه سهل في مستقبل الحين جمل المسافة بين الاساتنة
والخليج العجمي خمسين او اربعين ساعة فتستخض المسافة بين لندرة وكاكوتا تقريباً
الى النصف

وستتخذ هذه الطريق اذا كل الذين يهتفهم ربح الوقت من الجنود والمستخدمين
ورجال الاشغال مع كثير من السياح وبالاجمال كل المسافرين الموسرين الذين
يرغبون مجانية مشقات السفر وطول مدته بجزاً

ولكن ترى كم يبلغ عدد هؤلاء المسافرين: ان جريدة « معلومات » وضعت
احصاء نقله عنها تاركين لها فيه المسؤولية . قالت : ان عدد المسافرين سنوياً بين الهند
وانكلترة يبلغ ١١٦٠٠,٠٠٠ وزادت على ذلك ان ثلث هذا العدد سوف يستخدم خط
بغداد في سفره اي ٢٠٠,٠٠٠ شخص واما سائر البلاد الاوربية فهي تظن انه يسافر
منها واليا للهند والشرق الاقصى نصف و١٠٠,٠٠٠ فاذا اقرض ان ثلث هؤلاء ايضاً
يتخذ الطريق الحديدية فيكون مجموع المسافرين فيها نحو ٢٣٣,٠٠٠ شخص سنوياً وهذا
بلا ريب عدد وافر . ولكننا نصح مع الاسف بان عدم وجود احصاء راهن يعول عليه
يحملنا في شك من صدق هذا التعديل بدون التعرض مع ذلك لنفي ام اثبات صحته
لم نتكلم حتى الآن الا عن المسافرين الاجانب اعني الذين يرون بالمالك
المحروسة الاسيوية ووجهتهم البلاد القصية . واما العدد الاكبر من المسافرين فانه يكون
لا مشاة من سكان الولايات الذين يركبون الكفة الحديدية مسافة تعقل او تكثر
ويكون عددهم اوفر . وسيضطر الى اتخاذ هذه الطريق كل من رغب السفر الى ولاية
ما بين النهرين والعراق مشن يجبرون ان يسبقوا على اموالهم ويرجوا وقتاً ثميناً ويدفعوا
عنه مشقات اسفار متمبة . ومن المؤكد ايضاً ان الدول تؤثر هذا الخط الجديد لتفسير

البرسطات الدولية بين اوربة و الهند و الشرق الاقصى لان اهم امر تعنى به هذه الادارات هو سلوك اقرب الطرق و اسرعها كما هو دأبها و كل ذلك يكون حُط بغداد يقبوع موارد لارباح لا يتضب معينها مع ما يتجم عنه من الخدم الجزية للتمدن هلم بنا ننظر الآن فيما اذا كانت التجارة الهندية و الصينية تتبع هذا الحط ؟ اننا زتاوي بان السلع الثقية التي لا يخشى عليها من السر الطويل يدوم نقاها في البواخر البحرية التي تكفل لها بالكفاية بعض السرعة مع قلة النفقات السرية و امأ غيرها من المحاصيل الشينة او المعرضة للتلف مدة السر البعيد فهي تضطر مركدًا الى اتخاذ السكة الحديدية الاوفر سرعة

و بها كن من الامر فان حط بغداد لا يأمل عظيم فائدة من التجارة الايرانية . اجل أنه يتصل بهذه السلكة بفرع شديدة فخانقين و لملهُ يتصل بشعب آخر بين البصرة و نهر عمشيرة المعجمي القريب ولكن تجاوة المعجم هي الان يد روسية و انكثرة و لهاتين الدولتين وسائل لنقل تجارتها قد اعتادتاها من قبل و ألفتها التجارة الادرية فلا يوجب كثيراً و الحالة هذه ان يؤثر الحط البغدادي على خطوطها الخاصة لخدم ارتياحها اليه و اعتبارها له ميايتاً لصالحها و غاياتها

*

ولكن اذا لم يتكّن الحط البغدادي الا من نقل قسم من تجارة المعجم فهو يتعيس عنها بالمقام الناتجة عن المواصلات المحلية بحمل متوولاتها الى قلب المملكة و اعادة ولاياتها الى سابق نجاحها الاقتصادي . و في هذا الاقتصاد منافع كبرى يتحتم علينا ذكرها

و خوقاً من ان نبالغ في تعظيم شأن هذا الحط بدأ باغثال ذكر بعض الانحاء التي لا يوجب منها استخدام في مواصلاتها تعني بها ولايتي بغداد و آطنة لان الادلى تصدر ايراداتها عن طريق دجلة و الثانية عن طريقها الحديدية الخاصة . و علاوة عن هذا فان الجمال و القوافل تبقى مدة كما هو شأنها في سورية و قيلية و ان كانت مزاحمتها حط العراق لا تثبت زماناً طويلاً . و امأ سائر الاقاليم فليس بإمكانها ان تستغني عن الحط الجديد لنقل حاصلاتها تخص بالذكر منها ولايات الموصل و ديار بكر الواسعة و متصرفيتي الرور و اورفا . و اذا نسل ما هي الفوائد الناتجة لحطنا هذا من تلك الجهات

اجبتا بان الموصل وديار بكر هماخذتتان مركزيتان مهستان للعمل والصادرات وسيزيد البخار بلا ريب هذه الحركة اتساعاً. وعلى مرور الزمان يعود الى بلاد ما بين النهرين غناها الزراعي فتضحي اوقر ازدهاراً من ذي قبل وتحيا فيها تلك المدن العاصرة التي كانت تحب في سالف الاعصار كفترة على مفروق الشرق. وفي هذه المناسبة نذكر بان زراعة القطن كانت حتى الجيل الرابع عشر منتشرة في تلك الولايات تأتي بنتائج وافرة بل لا يزال بعض اهلها مقيمين على زراعة هذا العنق حتى الان رغماً عن وشك اضحلاله. فلا مراء ان الخط المراقي يجي هذه الزراعة لاسيما ان قطن هذه البلاد يضارع في جودته احسن ما يورى من هذا العنق في مصر واميركة. وانسب المقاطعات واوفرها صلاحاً لزراعته هي التي يسقيها نهرا بليخ وخابور (١)

ويحتوي جبل ارغانا الواقع شمالي ديار بكر على منجيين للنحاس وكان يصدر منها سنوياً الى بغداد في اوائل الجيل الماضي نحو ٤٠٠ طن من المعدن. ويمكن ان تضاعف هذه المحاصيل بواسطة استخدام ادوات اتم واكمل من الموجودة الان فضلاً عن تسهيل وسائل النقل بانشاء طرق جديدة لهذه الغاية. لأن اقرب معامل طرقات هي على مسافة ٣٩٠ كيلومتراً من السكك الحديدية. راماً المراقي البحرية الاقل بعداً فرقاً صصرون ويبعد ٥٣٥ كيلومتراً ورفاً الاسكندرونه ويبعد ٥٤٥ كيلومتراً (٢) ومن هذا يتبين الانقلاب العظيم الذي يحدثه في تمدن هذه المنجم الغني انشاء الخط البندادي. وليس هو المنجم الوحيد الكائن في تلك الانحاء. بل يوجد ايضاً مناجم من الرصاص الخلوط بالكبريت (galène) او بالنضة وقيل ان ثمت مناجم ذهبية ايضاً (٣) ولكنها متروكة الآن لم يتم احد على تمدينها. وتحتوي ايضاً هذه البلاد على فحم لا يخلو من الجودة وان لم يكن من الدرجة الاولى الا انه يصلح استخدامه في المصانع والمعامل التي لا يمر زمن طويل دون ان تنشأ في تلك الاطراف

ويرجى وفقاً وقائدة من المناجم الكائنة في ولاية الموصل ما يرجي من التي في ديار بكر ويوجد في تلك نفس المادن الموجودة في هذه حتى الذهب واما فحم الموصل

(١) راجع رحلة البارون اوتنوم (Forschungsreise) ص ١٥ و ١٦

(٢) راجع كتاب جغرافية كويته (ك ٣ ص ٤٨٢)

(٣) راجع جغرافية روكو في الجبلد المتصن بآبئة (ص ٤١٨)

فهو أوفر وأجود وتحتوي هذه الولاية أيضاً بالقرب من كركوك على معادن للنفط والبتروك
(راجع المشرق ١١٦:٣). ويمكن لهذا الصنف الأخير ان يزاحم بتروك الترقاز الروسي
ان لم نقل في الخارج فعلى الأقل في داخلية المملكة والاماكن الكائنة على طول
الخط. ولا ريب بان من يطالع عجالتنا هذه يتحقق اهمية الفوائد التي تنجم عن هذا
المشروع الجديد

*

ولنبعث الان في النوع الثاني من الفوائد المنتظرة من خط بغداد المتعلق بالحكومة
لأنه يرد بالنفع عليها وأتأ تزد الفوائد الادارية والمكرية فان هذا الخط يصل قلب
المملكة ولايات آسية المتوسطة وماين النهريين والتي على شاطئ دجلة الاسفل ويربط
في بعضها أجزاء هذا الجسم المتفرقة ويجعل للحكومة سبل الحركات أوفر سرعة من
الوقت الحاضر و فوق هذا فانه يسهل وسائل الادارة ويزيد الامن في هذه البلاد
السيقة التي كان تبديل الأمور فيها يقضي بسفر شهر كامل وبمصاريف باهظة
ولو نظرنا الى المنافع المكرية رأينا ان هذا الخط ميسلاً لجيش بغداد الحركة بحيث
يكون ميسراً لكل طارئ وتتنوثر لديه وجيوش سائر الولايات ووسائل التعبئة والدفاع
مع سرعة تعزيز الكتائب بقوات جديدة عند ميسر الحاجة وزد على ذلك انه يعني
عن طريق ترعة السويس والبحر الاحمر البعيدة والتي يمكن الإدوة قطعها وقت الحرب
والحق يقال ان الدولة العلية ادركت اهمية هذه الفوائد وزادتها بان أوجبت على
شركة استثمار هذا الخط شروطاً جزية النفع للحكومة. ومنها ان رجال الجندية
لا يدفعون الأربع التعريفية الاعتيادي. وقد تهتت أيضاً الشركة بإنشاء محطات
عسكرية وبتخصيص اربعة ملايين لهذه الغاية وباتخاذ كل حيلة لنقل المهات الحربية
في امن وسرعة. فهذه بلا ريب فوائد كثيرة النفع نهي ادارتي النافعة والحربية
للحصول عليها

*

ولو سمح لنا المقام لأفضنا في تعداد الفوائد الجمة المائدة على العلم فهي كثيرة
وقد اخذ عالم العلم منذ الآن يستروح من سكة بغداد روائج النفع ويمتق عليها الآمال
وستكون الفوائد الاولى عائدة على الجغرافية. لان الدروس الالوية والنهاية منها

المتعلقة في انشاء هذا الخط تقضي بحكم الضرورة بتدقيق الدرس والتعمق في متاريس الجبال ومجاري المياه وباختصار القول في طبيعة الاراضي التي تمد فيها الخطوط . واضطرارهم الى البحث عن الطريق الاتصر والارفر كافة يلجئهم لا محالة الى وضع خارطة مدققة لتلك الاماكن التي اغلبها مقفرة وبسرها تقريراً مجهول

ولا تكون فوائد العلوم الجيولوجية المتعلقة بمعرفة هيئة الارض والعلوم النباتية باقل من فوائد العلوم الجغرافية . لان الشركة التي تالت الامتياز ايضاً بتعمدين المناجم الواقعة بالقرب من خطها الحديدي تضطر الى الاستعانة بمعارف علماء الجيولوجية والمعدنين الذين يضم اليهم بكل تأكيد النباتيون وعلماء الطبيعيات

هذا واننا قد بيننا فيما سلف ثروة تلك البلاد في المبادن ولعلم الاعمال والابحاث المزمع اجراؤها سوف تكشف منها ما لم يلقى بوجههم فلا يمضي قليل من الزمن حتى نقف على هذه المباحث التي لا يهمل العلم فقط معرفتها بل تكون بالاحص عائدة بالنفع الجزيل على الاقتصاد والصناعة وستكون النتيجة تتابع ابحاث مهتة يكشف لنا المستقبل عنها الحجاب . واذا قلنا ان جغرافية تلك البلدان غير كاملة الايضاح وجب علينا التصريح بان جيولوجيتها وتاريخها الطبيعي هما مجهولان كل الجهل

واما الفوائد التي تنجم عن هذا الخط للتاريخ ولعلم الآثار القديمة فهي تفوق الحصر لان الخط يمتد في الانحاء التي تمد من اقدم بلدان الدنيا نذكر منها آية الصغرى مع مدنها القديمة التي لا يعرف من بقاياها الا السور القليل . وشمالى سورية التي اكتشف فيها آثار وبقايا الشعوب الحثيين النامضة وشراطي القرات مع مدنها التي تنتسب الى كل الاجيال وبلاد ما بين النهرين وبابل وعهدها يرتقي الى فردوس عدن واوائل التاريخ البشري

وكنا نشتهي ان نسهب في الكلام عن هذه القوائد المهمة لولا خوفنا من الاطالة المزدية الى اللال . وفي الشروحات التي مرت كفاية لبيان اهمية مشروع الخط البغدادى مما يجمله في سلك اعظم الحوادث التي يسر لها محبو النجاح في الاقتصاد والعلم . ونحسب انفسنا سعداء بان نختم كلامنا كما بدأنا بتكرار آية الشكر والحمد لجلالة المتبوع الاعظم الذي يعد الخط البغدادى من اجل واكمل ماثر ذاته الملوكة ايدها الله