

هذا لما شاهدت قبولاً من الجامع ومن رصفائي لم تحدثني نفسي أن أطرح الموضوع وبعد
أخذ أسباب أخرى ضمنت إلى المسيو باسيه عميد كلية الآداب في الجزائر يتولى تحرير
النسخة الإفرنسية والإستاذت. وأرنولد في لنديرا للقيام بالطبعة الإنكليزية وجميع المقالات
المتعلقة بشمال إفريقيا (الجزائر وتونس ومراكش والسودان) هي مما تولاه المسيو باسيه
ومؤازروه وجميع الأبحاث المتعلقة بالبلاد الخاضعة للحكومة الإنكليزية ما عدا مصر هي
مما يرجع به إلى المستر أرنولد وجميع البلاد مثل مصر والمملكة العثمانية بأجمعها وفارس
وآسيا الوسطى والهند والهللندية (جاوة) الخ هي في عهدي. وقد عهد بالمقالات المختلفة
المتعلقة بهذا الشأن إلى علماء الأكفاء يوقعون عليها بأسمائهم وهم وحدهم المسؤولون عنا
تحويه. وتجد بين المؤازرين في التحرير أسماء المشاهير من كل أمة مثل المسيو هاوار والمسيو
كازادي فو في فرنسا والمسيو بكير وغللدصهير وهارتمان وهرفلد وكثير غيرهم في ألمانيا
والمسيو مورنالد من روسيا والمسيو زترستين في السويد والمسيو بوهل في الدانيمرك
والمسيو سوتر من سويسرا والمسيو كويدي والمسيو نالينو من إيطاليا والمسيو موردهام من
الأستانة والسيد هدايت حسين من كلكونا وهذا هو الشرقي الوحيد الذي دخل العمل
حتى الآن ثم المستشرقين الهولنديون مثل مسيو سنوك هوركروج والمسيو جونبول
والمسيو فيمش الخ. والغاية من تحرير هذه الدائرة علمية صرفة وذلك ليحيط الناس حق
الإحاطة بحال الشعوب الإسلامية ويطلعون على تاريخهم ودينهم وفنهم وعلومهم
وجغرافية البلاد التي يتولونها وتراجم المشهورين من رجالهم وقد ختم كتابه في الشكرى
من حال التأخر في نشر الدائرة وإنجازها.

ربما يظن بعضهم أن الاتصال بين الشرق والغرب كان في القديم معدوماً والحقيقة أن الاتصال للتجارة والزيارة كان موجوداً ولكن لا كما هو اليوم فكنت ترى في البلد الواحد من الشرق أو الغرب بضعة رجال سافروا إلى القاصية في البر أو البحر واليوم ترى في المدن التي كثر اختلاط أهلها بالأمم المجاورة والبعيدة خمسة أو عشرة في المئة ولا سيما سكان الساحل فكثر الخلط في الأخبار قديماً وقلّ اليوم إذ عرف كل شيء وسهلت الطرق التجارية بحرية كانت أو برية طرق الاطلاع على الحقائق وكانت طرق فارس في الأمم القديمة آمنة الطرق وأسلكها (المقتبس م ٣ ص ١٠٣) ولذلك سهل على كثير من أهل الإسلام أن يزوروها وكانت كتابة قدماء جغرافيين العرب أمتع من كتابتهم على نفس ديار العرب ولم تبطل المواصلات بين الغرب والشرق فتارة يتقدم الفينيقيون ويحملون على سفنهم متاجرهم إلى سواحل البحر الرومي وربما بلغوا بها بريطانيا العظمى وطوراً تكون النوبة للرومان يفتحون جزءاً عظيماً من بلاد الشرق الأقرب فتكثر متاجرهم مع أهلها وآونة يكثر الاختلاط بين الروم من أهل المملكة الشرقية ويتسلطون على كثير من الأقاليم الشرقية فتزيد الصلات التجارية معهم ثم نجى نوبة الروسيين فالجنوبيين فالبيزيين فالبنادقة الإيطاليين.

ومنذ القرن الرابع للمسيح أخذ من دانوا بالنصرانية يأتون إلى الأراض المقدسة وفي الحروب الصليبية كثرت هذه العلائق وكان للنورمانديين فضل السبق على سائر الأمم الأوروبية بتحمسهم في زيارة الأصقاع المقدسة في فلسطين مدفوعين بعوامل حب الربح والاتجار أيضاً فكانوا يتحاشون تجثم أهوال البحر ولذلك كنت تراهم يقطعون المسافة براً فيسرون بفرنسا وبجزء عظيم من إيطاليا ثم يركبون البحر من نابولي أو كاييت أو سلونا

وهي الموانئ التي كانت تتقاضى التجارة مع سورية وقد قضى الصليبيون الذين سافروا من أوروبا إلى فلسطين من طريق الأستانة براً ثمانية أشهر وكانت تقطع المسافة بحراً في مراكب تلك الأيام بين إحدى موانئ الأندلس وبين الإسكندرية في ثلاثين أو أربعين يوماً وربما بلغت من البندقية إلى يافا خمسين يوماً بحسب ملائمة الهواء. والطريق التي كانت متبعة في القرن السادس عشر للذهاب من فرنسا إلى الشرق براً هي راغوس يكي بازار اسكوب تاتار بازار جق.

وكانت الطرق البرية المسلوكة معبدة كل التعبيد ومرافق الحياة موفورة بها ولا سيما البغال والحمير والخيول والجمال والهاودج والمركبات لكل إقليم اصطلاحه وعاداته ولذلك كان المرء إذا قصد السرعة يتأتى له ذلك كما فعل البارودي لاكاد فقضى اثنين وعشرين يوماً للذهاب من الأستانة إلى فونتنبلو قرب باريز. وزار برتراندون دي لا بروكبير القدس فرجع راكباً من الأستانة إلى فرنسا من طريق بلاد الفلاخ وبلغراد وبشته في خمسين يوماً ووقف منها أياماً في الطريق وقضى الرحالة ابن جبير من لدن خرج في القرن السادس للهجرة في غرناطة الأندلس إلى أن آب إليها عامين كاملين وثلاثة أشهر ونيفاً. وكان للأندلسيين غرام في الرحلة إلى المشرق يقصدونه للحج وطلب العلم والتجارة كما كان للمشرقيين عناية بذلك ولكن أقل من عناية الأندلسيين ولا غرابة فالأندلسيون أوروبيون ومن أين للشرقي همة كهمة الغربي.

لقد عمرت مدن كثيرة في القديم بسبب التجارة لإيواء القوافل والسياح وفي جنوبي أوروبا شيء كثير منها وفي بلادنا عمرت البتراء (وادي موسى) وتدمر كما عمرت مخافي بلاد اليمن في أواخر القرن الثامن عشر ثم خلفتها مدن في نقل واردات اليمن وصادراتها

وكان يصل إليها من أرض الهند الياقوت واللؤلؤ وأصناف من المسك والكافور والعود
الرطب والعطر والحديد والفنفل ويصل من الصين الحرير والقصبات ويصل من عمان
وأرض فارس تحف كثيرة. وكانت اليمن كالشام والعراق لتوسطها بين الشرق والغرب
يغشاها كثير من تجار الأوربيين منذ العهد الأطول.

وفتح العرب قبل غيرهم طرق التجارة مع الشام قبل الإسلام بل وصلوا إلى أقصى الروم
وإلى الهند والصين يتعاون مصنعوات الأمم الصناعية ليحصلوها (المقتبس م ٧ ص ٢٢٢)
إلى الشعوب البربرية في أوربا. وللعرب مرفآن تجاريان عظيمان متصلان بالعاصمتين
أحدهما البصرة على خليج فارس تفرغ فيه مراكب الهند تحمل العطور والأبازير والعاج
وتحيء الجنوك الصينية تحمل صنغ اللك والحرير وتعود بالزجاج أأ
والسكر وماء الورد والقطن والإسكندرية هي المرفأ الثاني فتحت على العرب طريق
البحر الرومي وإليه كانت تصل مراكب إيطاليا.

وتسير القوافل من بغداد إلى كل ناحية فمن الجنوب الغربي نقصد إلى دمشق وسورية
وغنى الشرق نحو البصرة والهند ومن الشمال إلى طربون على البحر الأسود تحمل بضائع
المملكة البيزنطية وإلى الشمال الشرقي إلى سرقند وبحر الخزر حيث كان يذهب التجار
ليأخذوا جلود روسيا وشمعها وعسلها وكانت القوافل من القاهرة تسير إلى الغرب في
الطريق العظيم الذي يحاذي البحر على طول ما ماراً بطرابلس والقيروان لينفذ من طنجة
التي كانت تصل إليها تجارة أسبانيا ومن الجنوب طريق يصعد منها إلى النيل حتى بلاد
السودان وآخر يسير على الشاطئ الشرقي من افريقية حيث أنشأت العرب مقدشو
وكلوة وسفالة ومن هذه الجهة كان يصدر التبر والعاج والعبيد.

قال ابن خردادبة في المسالك والممالك: كان مسلك التجار اليهود الرازانية الذين يتكلمون بالعربية والفارسية والرومية والإفريقية والأندلسية والصقلية أنهم يسافرون من المشرق إلى المغرب براً وبحراً يجلبون من المغرب الخدم والجواري والغلمان والدياج وجلود الخنزير والفراء والسنور والسيوف ويركبون من فرنجة (فرنسا) في البحر الغربي فيخرجون بالفرما ويحملون تجارتهم على الظهر إلى القلزم إلى أبحار وجدة ثم يمضون إلى السند والهند والصين فيحملون من الصين المسك والعود والكافور والدار الصيني وغير ذلك مما يحمل من تلك النواحي حتى يرجعوا إلى القلزم ثم يحملونه إلى الفرما ثم يركبون في البحر الغربي فرما عدلو بتجارهم إلى القسطنطينية فباعوها من الروم وربما صاروا بها إلى ملك فرنجة فيبيعوها هناك وإن شاءوا حملوا تجارتهم من فرنجة في البحر الغربي فيخرجون بأنطاكية ويسيروا على الأرض ثلث مراحل إلى الجابية (؟) ثم يركبون في الفرات إلى بغداد ثم يركبون في دجلة إلى الإبلة ومن الإبلة إلى عمان والسند والهند والصين كل ذلك متصل ببعضه ببعض.

فأما مسلك تجار الروس وهم جنس من الصقالية فإنهم يحملون جلود الخنزير وجلود الثعالب السود والسيوف من أقصى صقلية إلى البحر الرومي فيعشرهم صاحب الروم وإن ساروا في تيس نهر الصقالية مروا بخليج مدينة الخزر فيعشرهم صاحبها ثم يصيرون إلى بحر جرجان فيخرجون في أي سواحلهم أحبوا وقطر هذا البحر خمسة مائة فرسخ وربما حملوا تجارتهم من جرجان على الإبل إلى بغداد ويترجم عنهم الخدم الصقالية ويدعون أنهم نصارى فيؤدون الجزية. فأما مسلكهم في البر فإن الخارج منهم يخرج من الأندلس أو من

فرنجة فيعبر إلى السوس الأقصى فيصير إلى طنجة ثم إلى إفريقية ثم إلى مصر ثم إلى الرملة ثم إلى دمشق ثم إلى الكوفة ثم إلى بغداد ثم إلى البصرة ثم إلى الأهواز ثم إلى فارس ثم إلى كرمان ثم إلى السند ثم إلى الهند ثم إلى الصين وربما أخذوا خلف رومية في بلاد الصقالبة ثم إلى خليج مدينة الخزر ثم في بحر جرجان ثم إلى بلخ وما وراء النهر ثم إلى ورت تعزهر ثم إلى الصين.

وما برح الناس في الشرق والغرب يركبون متون الأخطار في قطع البراري والبحار لربط صلات الاتجار بين أوروبا وإفريقية وآسيا حتى افتتح دياز البرتغالي سنة ١٤٨٦م طريق رأس الرجاء الصالح في جنوبي إفريقية وخرقت ترعة السويس التي وصلت البحر الأبيض بالبحر الأحمر سنة ١٨٦٩ فقربت المسافات البحرية ولما عمت الخطوط الحديدية بلاد الغرب وأخذت بعض بلاد الشرق ولا سيما الجزائر وتونس ومصر والبلاد العثمانية والهندية واليابانية وغيرها تقطع المساوف في قطار البخار سهلت الطرق وعم الاختلاط وتوفرت المتاجر واشتدت الحاجة في هذه الحرب العامة إلى الطريق الآمنة لأن العالم انقسم قسمين قسم سموه بالدول المركزية وهي ألمانيا والنمسا والمجر والبلغار والعثمانية وبلادهم اتصلت بعضها ببعض ولا سيما بعد أن استصفوا مملكة الصرب والجبل الأسود ورومانيا وقسم بقي وحده في غربي أوروبا وجنوبها وهم الانكليز والفرنسيين والطيان وآخر في شرقها وهم الروس.

وقد نشر ارتورديكز في جريدة عثمانيشر لويد مقالة في الطريق إلى الشرق وحواجزها قال فيها: إن الحرب قد جعلت لصلات أوروبا الوسطى مع الشرق نفس المكانة التي كانت لتلك الصلات في الأيام التي لم تكن فيها الاتصالات بين أوروبا وأميركا الشمالية في

الدرجة الأولى من العناية. وقد كان وقع الاستعداد لهذه الطوارئ بإنشاء خطوط الأناضول الحديدية ولا سيما خط بغداد وأضررت الحرب بالتجارة الهائلة ولكنها زادت في صلات أوروبا الوسطى مع الشرق بواسطة النقلات العسكرية وبذلك حدث تبدل في البلقان وفي الشرق الأقرب مما يشير بأنه سيكون له أثر في الصلات الاقتصادية أيضاً وقد أندرنا الحرب بعدم كفاية طرق المواصلات بين أوروبا والشرق ومنها ما يسد زمن الحرب أو يصعب اجتيازه زمن السلم وللوصول من ألمانيا إلى الشرق الأقصى والأقرب اثنا عشر طريقاً (١) من بحر الشمال فالمانش فجبل طارق فالسويس (٢) مارسيليا السويس (٣) جنوة السويس (٤) إيطاليا نابولي السويس (٥) تريستا السويس (٦) سراجيفويسكي بازار سكوبلج سالانيك السويس (٧) بلغراد صوفيا بورتولاغوس السويس أو أزمير (٨) بلغراد صوفيا الأستانة بغداد (٩) قنسوار بازياس صوفيا الأستانة بغداد (١٠) اورسوف لوم صوفيا بغداد (١١) الطونة روسجق وارنة البحر الأسود (١٢) كرونستاد كونستانزا البحر الأسود.

فند الكاتب هذه الطرق ثم قال أن السبعة الأولى منها تجتاز السويس ومنها ما يمر بأرض فرنسا ومنها ما يجتاز المانش تحت مدافع انكلترا ومنها ما يضطر إلى السير في إيطاليا أو البحر الأدرياتيكي أو الأرخبيل وقد علمتنا تجارب الحرب أن لا نغنى بعد الآن إلا بالطرق البرية أو التي تجتاز من البحر مسافة قليلة وهذه الطرق هي التي تمر بالبلقان وكانت من قبل في حيز القوة لأن صربيا كانت في عداد أعدائنا تحول بيننا وبين الشرق من صوفيا. ورومانيا كانت على الحياد لكنها قميل إلى أن تكون محطة بين روسيا وصربيا من أن تكون بين الدول الوسطى والدولة العثمانية فتبدلت الحالة بعد ذلك وفتحت

صربيا وفتح الطريق بين بلغراد وصوفيا ثم انقلبت رومانيا مع أعدائنا فكان منها أن سدت طريق بلاد الأفلاخ وجزءاً عظيماً من نهر الطونة وليس الآن من الطرق السالكة حق السلوك إلا طريق واحدة وهي المارة من بلغراد فصوفيا وهي تكفي للنقل بين برلين وبلغراد لا لنصالات بين أوروبا الوسطى من بلغاريا والأستانة.

قال والرجاء معقود بأن تكثر الخطوط الحديدية في البلقان في المستقبل فيكون منها ما يتصل بنهر الطونة والخط القديم الرئيسي - بلغراد صوفيا الأستانة - ويجب أن يضاف إليه خط من سنجاق يسكي بازار بواسطة جسر على الطونة ماراً بصربيا الشرقية القديمة مستفيداً من نهر الدانوب وسكك حديد لوم وروسجق وجرناردا وما يقام في هذا السيل من العقبات تزل إلى الأبد فإن أوروبا الوسطى يجب أن تخابر مقدونية وبلغاريا القديمة والأستانة وآسيا الصغرى من دون منازع ولا ممانع مههما كلفها الأمر والطرق التي تجتاز نهر الساف والطونة وأودية مواراوا والواردار والمريخ لا ينبغي أن تغلق في وجه تجارة أوروبا الوسطى.

وبعد فقد استفدنا بهذه الحرب عبيراً كثيرة منها شدة حاجتنا بعد الآن لأن يركب الإنسان من برلين وهامبورغ في القطار ولا يتزل منه إلا في الأستانة ليعبر الخليج إلى آسيا ويركب في القطار الحديدي فلا يتزل إلا في صنعاء اليمن أو بغداد العراق وإنا بفتحنا طريق الصرب في العام الماضي وكانت صلاتنا مقطعة بين دار الخلافة وبرلين قد أدخلنا الحرب العامة في طور جديد فسقط في أيدي أعدائنا بفضل الطريق التي افتحناها بيننا وبين أوروبا الوسطى ودخنت تجارتنا في طور آخر وخفت وطأة الحرب إلى أقل من النصف.

فلو كان لنا اتصال مباشرة مع حلفائنا منذ أول نشوب الحرب من عدة طرق كيف كانت نتيجتها على الاتفاقين الذين قبضوا على مضائق البحر وأخذت سفنهم وبوارجهم تسبح في عرض الماء في البحر الشمالي والبحر ابيض والبحر المتوسط واخيط الهندي لولا ما أرصد لهم من الغواصات الألمانية التي ضيقت خناقهم ولولا هذه الممرات لما فتحنا من بلاد العدو تلك الأقطار والأقاليم ولا غنمنا هذه الغنائم الكثيرة.

إن الطرق الحديدية شرايين الممالك تحمل إليها الحياة وإذا انفتح الشريان في الإنسان مات ولولا الخطوط الحديدية الحربية في ألمانيا ما تيسر لها أن تسوق جيوشها إلى الشرق والغرب والجنوب في هذه السرعة المدهشة ونحن أيضاً لولا الخط البغدادي والسكة الحجازية ما استطعنا أن نحارب هذه الحرب ولو كانت خطوطنا ممتدة إلى القاصية أكثر مما هي الآن لضربنا عدوتنا انكلترا في البصرة وجدة ضربة يرن صداها كما ضربناها في كوت الإمارة وجناق قلعة.

يبلغ طول الخطوط الحديدية في السلطنة العثمانية نحو ثمانية آلاف كيلو متر وبها عبرت هذا العمران فماذا كان حالها لو كان فيها عشرون أو ثلاثون ألفاً وهي مستعدة لأن يكون فيها ثلاثمائة كيلو متر وماذا كان حالها لو اتصلت كل خطوطها الحربية بالمواني البحرية كما اتصلت من يافا وحيفا وبيروت وطرابلس واسكندرونة وأزمير مثلاً ولو اتصلت طرقنا البحرية بالبحر الأسود من عدة جهات وكذلك بالخليج الفارسي والبحر الأحمر والبحر الأبيض كيف كانت حالتنا التجارية مع الهند والقافقاس وأوروبا الوسطى وأفريقية وغيرها.

إن الأمم لا تستغني بعد الآن عن الاتصال بينها وقد بطلت العادة التي كانت متبعة في القديم من تقسيم المملكة الواحدة إلى مئات من الأجزاء كل جزء يعتصم وراء جبله أو يختبئ في واديه ولا يعرف ما عند صاحبه وجاره. الأمم اليوم محتاجة إلى التعارف والاتجار فأبن اليمن لا يعيش إذا لم يبدل حاصلات بلاده مع ابن بافاريا مثلاً وابن بروسيا مضطر إلى الاتجار مع ابن انجر والبلغاري محتاج إلى الفارسي وهكذا جميع الشعوب والممالك فهل يطول يا ترى عهد إنشاء طرق المواصلات في مملكتنا مع جيراننا أم ننسى زمن السام ما احتجنا إليه أيام الحرب.

إمبراطورية النمسا وانجر

خلفت مملكة النمسا وانجر بموجب القرار الرئاسي الأساسي الذي نشر في ٢١ كانون الأول ١٨٦٧ مملكة النمسا القديمة فهي تتألف من مملكتين منضمتين تحت لواء واحد فإمبراطور النمسا هو أيضاً ملك انجر ولا اشتراك بين المملكتين في غير الجيش وجزء من المالية والأمور الخارجية ولكل مملكة منها قانونها الخاص وإدارتها الخاصة. يقسم بين بلاد النمسا وانجر نهر الليتا الذي يصب في نهر الطونة شرقي فيينا. وولايتا البوسنة والهرسك اللتان ضمتا إلى هذه المملكة سنة ١٩٠٨ مشتركتان بين النمسا وانجر.

كانت مساحة النمسا بموجب إحصاء سنة ١٩١٠ - ١٩٣، ٣٠٠ كيلو متراً مربعاً وسكانها ٨٩٨، ٥٦٧، ٢٨ ومساحة انجر ٣٢٥، ٣٢٥ كيلو متراً مربعاً ٢٠، ٨٥٠. ٧٠٠ ساكن. وأصول شعوب هذه المملكة متنوعة تنوع رسم جبالها وأقمارها وهم كالفسيفساء الجبلية منهم نحو ثلاثة عشر مليوناً ونصف من الألمان ونحو تسعة ملايين من انجر وثلاثة ملايين من الرومان وواحد وعشرين مليوناً من السلافين وهم ينقسمون