

أول امتياز منقذ في الشرق

إمتياز شقّ طريق بيروت - دمشق في العام ١٨٥٧

بقلم الدكتور هيام ملّاظ^٥

يتميّز التاريخ الاقتصادي والاجتماعي اللبناني بحالات ووقائع اختصّ بها لبنان في مراحل محدّدة من تاريخه، ومنها الدور الذي مثّله الامتيازات ابتداءً من أواسط القرن التاسع عشر في تركيز المقومات الاقتصادية والمالية والثقافية التي أدخلت لبنان في العالم الحديث. عرف لبنان أوّل امتياز قامت بمنحه الدولة العثمانية وذلك في ٢٨ تمّوز ١٨٥٧ عندما حصلت شركة فرنسية تُدعى «الشركة الإمبريالية العثمانية لطريق بيروت - دمشق» *Compagnie Impériale Ottomane de la Route Beyrouth* «Damascus» على امتياز شقّ طريق بيروت - دمشق، هذا المشروع الذي هو باكورة الامتيازات المنقّذة في العالم العربي والتي تطوّرت سريعاً فيما بعد مع منح امتياز جرّ مياه نهر الكلب إلى بيروت العام ١٨٧٠، ومنح امتياز مرقاً بيروت العام ١٨٨٢، ومنح امتياز سكّة الحديد العام ١٨٩١ وسواها. إنّ الامتياز الأوّل هذا الذي نُقّذ في العالم العربي كان له انعكاس مباشر على تطوّر دور لبنان الاقتصادي والتجاري في محيطه العربي والذي لا يزال يستفيد منه حتّى الآن، كما انعكس إيجاباً لجهة ربط الساحل اللبناني بالداخل العربي والآسيوي، وتسهيل وصول القوافل إلى دمشق

(٥) مدير عامّ مؤسسة المحفوظات الوطنية اللبنانية.

وبيروت، ونقل البضاعة من أوروبا وإليها. لذلك، ونظرًا إلى هذه الخصائص المنسوبة من تاريخ لبنان الاقتصادي والاجتماعي، نحاول في هذه الدراسة إلقاء الضوء على ما تمكّننا الحصول عليه من معلومات عن أول امتياز في السلطنة العثمانية العام ١٨٥٧ وتبيان الأسباب التي أدت إلى المطالبة بشق طريق بين بيروت ودمشق (أولًا)، منح الامتياز (ثانيًا)، تنفيذ الامتياز (ثالثًا)، إدارة الامتياز والخدمات المؤمّنة (رابعًا)، مالية الامتياز (خامسًا)، انتهاء الامتياز (سادسًا)، والانعكاسات الإيجابية لهذا الامتياز في المجتمع اللبناني (سابعًا).

أولًا: الأسباب التي دعت للحصول على امتياز شق طريق بيروت - دمشق

يتبيّن من مؤلّفات الرحالة ومراسلات القناصل أثناء النصف الأول من القرن التاسع عشر أنّ فكرة إنشاء طريق تربط بين بيروت ودمشق فرضت نفسها، نظرًا إلى عدّة اعتبارات اقتصادية واجتماعية، إن لجهة تسهيل نقل البضائع من الداخل العربيّ إلى بيروت وبالعكس، وإن لتوقّر خطّ مواصلات يتميّز ببعض الأمان، وإن توفيرًا لهدر الوقت والمال في نقل البضائع بين بيروت ومختلف المدن: حوالي ٤٥ يومًا لمدينة بغداد، ٤ أيام بين بيروت أو صيدا ومدينة دمشق، خمسة أيام بين طرابلس ودمشق، حوالي ١٢ يومًا بين بيروت والقدس، ٢٥ يومًا إلى القاهرة، خمسة أيام إلى حمص، ١٢ يومًا إلى حلب...

وقد أشار القنصل الفرنسي هنري غيز الذي سكن بيروت ولبنان إبان فترة طويلة من القرن التاسع عشر، ووضع بعض أهمّ المؤلّفات عن هذه الحقبة، إلى أهميّة إنفاذ نظام حديث للمواصلات عندما كتب^(١):

(١) Henry Guys: *Esquisse de l'état politique et commercial de la Syrie*, Paris, 1862, p. 61-62

كما يمكن مراجعة بعض الأسباب التي دعت إلى منح امتياز طريق بيروت - دمشق، في دراسة:

«Un autre grand obstacle... est l'élévation des frais de transport puisqu'ils augmentent considérablement le prix de revient des marchandises, surtout de celles dites pauvres, dont ils enlèvent le bon marché qui les ferait vendre. Par le mauvais état des routes, le long de la côte, cet accroissement de dépense n'est que d'environ 50%, mais lorsqu'il s'ajoute des dangers à celles d'Alep à Damas ou de cette ville à Baghdad et à Jérusalem qui sont infestées de bédouins, la différence s'élève alors au triple et au quadruple».

«A ces sacrifices très importants, il faut ajouter ceux des péages, ou droits de passage exigés sur divers points de la côte et de l'intérieur, lesquels deviennent plus considérables en raison des détours que le peu de sûreté des chemins oblige de faire. Ce serait trop demander à la Turquie, surtout pour la Syrie, que de vouloir qu'elle reliât ses points commerciaux par des voies ferrées, mais on peut l'inviter à y faire au moins des routes stratégiques qui, permettant d'employer le charroi, produiraient une énorme économie. Les routes une fois frayées, il serait facile de les garder en les mettant sous la protection de quelques blockhaus et en les faisant parcourir par une gendarmerie...»

يستخلص إذا أنّ مشروع شق طريق بيروت - دمشق كان في الأجواء منذ فترة، على أن يقوم بعض الأشخاص والشركات بالالتزام بإنفاذ هكذا مشروع. كما حصل الأمر مع الكونت دو برتوي Comte de Perthuis الذي قام في أثناء انعام ١٨٥٧ بتقديم طلب إلى السلطات العثمانية بمنحه امتياز شق هذه الطريق، وقد استجابت هذه السلطات لهذا الطلب في ٢٨ تموز ١٨٥٧.

ثانيًا: منح الامتياز

في ٢٨ تموز ١٨٥٧ تم التوقيع على عقد امتياز في إسطنبول بين الحكومة العثمانية من جهة، والكونت دو برتوي، قضي بشق طريق سالكة بين بيروت ودمشق بواسطة شركة فرنسية مؤسّسة من الكونت دو برتوي. عُرف عقد الامتياز بعنوان:

R. Tresse: «Histoire de la route de Beyrouth à Damas (1857-1892)», in =
La Géographie, Tome 66 (1936), n°5, pp 227 et suivantes.

«Acte de privilège d'une route carrossable à construire de Beyrouth à Damas par l'entremise d'une compagnie formée par M. de Perthuis, sujet français, au nom de l'Empire ottoman».

تضمّن عقد هذا الامتياز ٢٣ مادة لجهة الموجبات والالتزامات المتبادلة بين الفريقين، منها:

- مدة الامتياز: حدّدت مدة الامتياز بخمسين عامًا ابتداء من تاريخ توقيع الامتياز.

- شروط الامتياز: ضرورة بدء تنفيذ الأشغال في أثناء مهلة سنة ونصف من تاريخ التوقيع على عقد الامتياز، على أن تنتهي الأشغال في مدة أربع سنوات، وذلك تحت طائلة سقوط الامتياز وخسارة الكفالة البالغة مائة ألف فرنك فرنسيّ والمقدمة من الشركة صاحبة الامتياز إلى السفارة العثمانية في باريس.

- تعهّد الدولة العثمانية: تعهّدت الدولة العثمانية بعدم منح امتياز آخر طيلة مدة الامتياز، لربط دمشق بالساحل بين اللاذقية وعكا، مع الاحتفاظ بحقوقها في تنفيذ هذه الأشغال مباشرة أو ترك المواطنين القيام بها إذا رغبوا في ذلك.

ثالثًا: تنفيذ الامتياز

إستنادًا إلى صكّ الامتياز الممنوح من السلطات العثمانية، قام الكونت دو برتوي باتخاذ إجراءات عملية لتنفيذ الامتياز ضمن المجلّ المحدّدة، ومن أبرز الخطوات:

أ - تأسيس الشركة

إستنادًا إلى فرمان، قام الكونت دو برتوي بتأسيس شركة برأسمال ثلاثة ملايين فرنك، موزّع على مئة ألف سهم، قيمة السهم الواحد خمسمائة فرنك. فالشركة هذه التي جعلت مركزها في بيروت أخضعت نفسها للقانون العثمانيّ مع تسجيل مركزها المختار في باريس، وقد صادقت السلطات العثمانية على نظام الشركة بتاريخ ٢٠ آب ١٨٥٨.

ب - بدء العمل

بدأ العمل بتنفيذ الطريق في ٣ كانون الثاني ١٨٥٩، أي بعد أقل من ستة أشهر من التصديق على نظام الشركة. وقد تمّ اختيار خطّ الطريق بين عدّة اقتراحات، إذ استقرّ الرأي على اجتياز جبل لبنان على علوّ ١٥٤٢ مترًا على حدود الكيلومتر ٣٣ والنزول باتجاه سهل البقاع على علوّ ٩٠٠ متر، ومن ثمّ اجتياز السلسلة الشرقية على علوّ ١٢٨٠ مترًا على حدود الكيلومتر ٦٨. أمّا طول الطريق فكان بحدود ١١٢ كيلومترًا منها ٨١ كيلومترًا في الجبال مع انحدارات قوية بعرض ٦ أمتار، ولحظ ١١ محطة للتوقّف على طول الطريق.

ج - الصعوبات

لقد اجتاز تنفيذ الامتياز صعوبات عديدة أبرزها:

- ضرورة توقّف العمل في أثناء عامي ١٨٦٠ و ١٨٦١ نظرًا إلى الحوادث الطائفية التي حصلت في جبل لبنان ودمشق التي أدّت في هذا الموضوع بالذات إلى صرف العمّال وخسارة قسم من الآليات ووسائل العمل.

- ضرورة تأهيل اليد العاملة الوطنية للعمل بصورة منتظمة وفعّالة، الأمر الذي كان في بالغ الصعوبة، حيث كان تنفيذ الطريق المشروع الأوّل الحديث التي يشارك فيه عمّال لبنانيون وفقًا لأسس العمل المتظم. وقد اكتسب المجتمع اللبناني من خلال هذه التجربة خبرة وآفاقًا جديدة في التعاطي مع التقنيات المستجدة، ممّا ساعد على إنفاذ مشاريع استثمارية أخرى منها إنشاء المصانع وشركات تجارية التي تفرض مؤهلات غير تلك التي كان معمولًا بها في لبنان قبل البدء بمشروع الامتياز هذا.

بالرغم من الحوادث التي أدّت إلى تأخير تنفيذ الطريق، تقدّمت الأشغال بانتظام حيث بوشر باستثمار قسم من الطريق الممتدّ من بيروت إلى حرج الصنوبر بالضواحي في ١٦ تشرين الأوّل ١٨٥٩، وفي ١٨ أيلول

١٨٦١ تمّ تدشين الخطّ بين بيروت وزحلة، ومن ثمّ في أوّل أيار ١٨٦٢ بدأ تسير حركة نقل البضائع بين بيروت والجديدة على طول سبعين كيلومتراً، وبين بيروت ودمشق ابتداء من أوّل كانون الثاني ١٨٦٣. أمّا حركة المسافرين فلقد بدأت في العام ١٨٦٢ بواسطة عربّة لخمس أشخاص كانت تنقل مرّة كلّ يومين المسافرين لغاية قرية الجديدة، حيث كان المكارون ينتظرونهم لنقلهم إلى دمشق. كما أنّه تجدر الإشارة إلى بعض عمليّات النهب والسرقة التي كانت تحصل بين الحين والآخر، وبخاصّة أثناء شهر كانون الثاني ١٨٦٢. ولكن، وبالرغم من هذه العوامل، انتهى شقّ الطريق وتعييدها.

رابعاً: إدارة الامتياز والخدمات المؤقّعة

ابتداءً من العام ١٨٦٣ أخذت تُسيّر الشركة نقلًا يوميًا للمسافرين بين بيروت ودمشق بواسطة «الدليجنس» التي كانت تجرّها سبعة أحصنة أو دابة. وقد تمكّن المسافرون من اجتياز المسافة الممتدّة بين بيروت ودمشق في ثلاث عشرة ساعة، في حين كانت تستغرق المسافة ثلاثة أيّام في السنة السابقة. وفي وقت قصير أي في شهر شباط ١٨٦٣، نظّمت نقلات المسافرين، إذ كانت تنطلق يوميًا وفي وقت محدّد عربيّة من دمشق وعربيّة أخرى من بيروت، وكانت نقطة اللقاء في شتورا حيث كان التوقّف لمدة ساعة تأمينًا لنقل الركّاب إلى زحلة.

ومن الجهة التنظيميّة، كانت خدمة المسافرين ونقل البضائع تستلزم في العام ١٨٦٣ ٣٤٨ حصانًا ودابة، «دليجنس» واحدة، أربع عشرة عربيّة نقل، عشر عربات خفيفة للنقل، ١٠٤ عربات جرّ، و٤ كميونات صغيرة. ومرعان ما تمكّنت الشركة، توفيرًا لاستيراد وسائل النقل من قرتسا، من تجهيز مشاغل في بيروت لصيانة الآليّات والتجهيزات.

أمّا صعوبات إدارة الامتياز فكانت كبيرة، منها:

- رداءة الطقس في بعض السنوات كما حصل في شتاء العام ١٨٦٤، إذ

اضطرت الشركة إلى توقيف تسيير العربات مدّة شهر شباط .

- ضرورة حماية الطريق

لا شك في أنّ انتقال المسافرين والبضائع بين بيروت ودمشق، وبالعكس على الطريق الممتدّ في مناطق صعبة ووعرة ومعزولة في معظم الأحيان كان يتطلّب تأمين حمايتهم. لذلك نصّت المادة ١٨ من صكّ الامتياز الموقع في تمّوز ١٨٥٧ على أنّه «من أجل تأمين حماية الطريق، على الحكومة العثمانية اتّخاذ الإجراءات في حال الضرورة بإنشاء مراكز عسكرية في المواقع التي تحتاج إلى ذلك». وبنتيجة الأمور، وبعد عدّة اعتراضات لمواكب العربات المسيّرة من الشركة - ومنها الهجوم الذي وقع يوم الخميس في الخامس من شهر أيار سنة ١٨٦٤ الذي أدّى إلى جرح موظّف في الشركة وسرقة ضابط عثمانيّ وجرح زوجته - تمّ توقيع عقد بين السلطات العثمانية والشركة لإنشاء عدد من النقاط العسكرية المجهّزة بعدد كاف من الجنود لحماية الطريق. ومن أبرز التدخّلات التي قامت بها هذه القوى، ما حصل في تشرين الأوّل ١٨٦٤ عندما قامت فرقة عسكرية بمطاردة لصوص اعتدوا على مواكب العربات في منطقة جبل الشيخ، حيث قبض عليهم وتمّ شنقهم أمام مكاتب شركة الامتياز في دمشق وبقوا معلقين مدّة ٣٦ ساعة. ولكن وبالرغم ممّا ورد في نصّ صكّ الامتياز والتزام السلطات العثمانية بحماية الطريق، لم تخلُ حركة نقل البضائع والركاب من الحوادث، ممّا حمل الشركة إلى التعاطي مع أشخاص نافذين على طول الطريق لتأمين الحماية اللازمة. ومن المؤكّد أنّه من الممكن العثور بين الأوراق القديمة الدفينة عند بعض العائلات على مستندات تثبت ذلك، كما يتأكّد الأمر من المستند التالي الذي كان موجوداً في أوراق المرحوم إبراهيم كتمان الخاصّ بجده لوالده عبدالله أبو نحول. فالوثيقة هذه تتكلّم على تعهّد بحماية طريق بيروت - دمشق بين الكخالة وعاليه، حيث من الممكن استخلاص منها بعض الأمور: تحديد القسم من الطريق الذي كان يُسأل عن تأمين الأمن عليه شخصّ معيّن، إمكانية قيام الشخص الملتزم بالطلب إلى أشخاص آخرين بالالتزام بمنع

التعدي وفي حال حصول أيّ تعدّ التعهّد بضبط الجاني وتسليمه إلى الحكومة بواسطة الملتزم الأساسي، السير مع البوسطة «الدليجنس» على طول القسم الممهّد به إلى الملتزم، تسديد الملتزم مبلغاً من المال لقاء تأمين الحماية، علماً أنّه يتبيّن أنّ الملتزم كان يتقاضى تعويضاً عن التزامه بالحماية من موازنة متصرفيّة جبل لبنان. أمّا نصّ الوثيقة - والتي لم نعر على وثيقة أخرى شبيهة لها في الموضوع نفسه حتّى الآن - فهو التالي^(٢):

«سبب تحريره: هو أنّه، نحن الواضعين أسمائنا أدناه، قد تعهّدنا إلى عبدالله آغا أبو نحول، محافظ الطريق من حدود بيروت إلى خان المريجات: بأننا نحافظ القطعة الآتية ذكرها، وهي من حدّ غزار الكخالة لحدّ خان الشيخ محمود تلحوق، بمنع كلّ تعدي يحدث أن كان بين أبناء السبيل أو عليهم، وإذا حصل تعدي على أحد فملزومين نمسك الغريم ونحضره إلى الحكومة عن يد المحافظ المرقوم. وإذا ما وجد بالحال فنلتزم بإظهاره كون ذلك مدرك علينا، ومسؤوليته واجعة إلينا.

«ونلتزم بتمثلي البوسطة والمرور معها من خان الكخالة إلى خان الحسين، من دون أدنى تباطل وعلى ذلك قد حرّرنا هذا السند مشعراً بتعهّدنا الطوعيّ للآغا المرقوم ليحفظه يده علينا، وهو يعطي لكلّ منا الماهيّة التي تترتب لنا من إحسان دولة أفندينا متصرف جبل لبنان الأفخم. «وأشهدنا علينا بذلك الشهود المحرّرين أدناه. تحريراً في ٢٢ كانون أوّل ١٨٦١.

«الإمضاء: يوسف دياب. الإمضاء: معوض جرجس أندراوس الغرزوزي
من الرجوم من عارياً
«شهود الحال: راجي الباحوط. صقر الباحوط. يوسف الملاط».

(٢) صدرت هذه الوثيقة في مجلة أوراق لبنانية، السنة الثانية، العدد الأوّل، الصفحتان ١٨-١٩.

- ضرورة ضبط الأوضاع الإدارية ومخازن الشركة

إنّ إنفاذ الامتياز في تلك الأيام كان يشكّل تحدّيًا في المجتمع نظرًا إلى عدم أهلية العمّال والموظّفين في إدارة هكذا مشاريع، ولكن تبين من المستندات وشهادات المسافرين والرحّالة في تلك الأيام أنّ إدارة الشركة بدقّة شكّلت مدرسة في لبنان وسوريا لهذا المجال الحديث في النطاق الاجتماعي والاقتصادي. ولنا بعض الشهادات من المسافرين والرحّالة التي نرى من الضرورة ذكرها لما لها من مغزى اجتماعي واقتصادي.

فالشهادة الأولى هي للكاتب الفرنسي الدكتور لريس لورته، عميد كلّية الطبّ في جامعة ليون بفرنسا الذي حضر إلى الشرق العام ١٨٧٥ وأصدر فيما بعد مؤلّفًا مهمًّا عن رحلته، سجّل فيه ما يلي عن شركة امتياز طريق بيروت - دمشق:

«M. de Perthuis, ancien officier de marine, ingénieur distingué, placé à la tête d'une société de capitalistes ottomans et européens, a construit une superbe route, longue de 112 kms qui relie Beyrouth à Damas. Pour établir cette voie à travers les hautes sommités et les gorges profondes du Liban, il a fallu vaincre des difficultés presque insurmontables. Ce travail important fait le plus grand honneur à ceux qui ont su le mener à bonne fin. La chaussée est parfaitement entretenue, par de vrais cantonniers, absolument comme en Europe: exemple unique dans tout l'Empire ottoman! Elle franchit le Liban au col de Khan Mirhir, à mille cinq cent quarante deux mètres d'altitude. Les neiges, très abondantes dans la montagne, empêchent parfois la circulation pendant plusieurs semaines et déterminent de véritables avalanches qui amènent les plus graves accidents et détruisent les œuvres d'art. Malgré les inconvénients, la route est parcourue par un transit important de marchandises transportées par des charrettes formant de longs convois escortés de quelques gendarmes à cheval. Cette voie est exploitée comme une ligne ferrée; il faut payer une redevance à la compagnie pour avoir l'autorisation de circuler. Un service accéléré, à l'usage des voyageurs, franchit en treize heures la distance qui sépare Beyrouth de Damas, et aujourd'hui deux fois par semaine, le jour et la nuit, de véritables diligences roulent dans le Liban et le désert de Damas. Ces véhicules,

semblables aux voitures de l'ancienne Compagnie Cail, sont peints en jaune comme ceux que, dans notre jeunesse, nous avons tous vus en France. Le trafic entre les deux villes se fait encore à dos de mulets et de chameaux; mais la plupart du temps, les conducteurs de ces bêtes de somme prennent des chemins déterminés dans les montagnes afin d'éviter le péage perçu le long de la grande route»⁽³⁾

وأما الشيادة التالية فهي للكاتب الفرنسي كابريال شارم الذي حضر إلى لبنان العام ١٨٩٠ وسجل انطباعاته في مؤلفه الصادر العام ١٨٩١ في باريس حيث قال:

«M. de Perthuis est le directeur de la compagnie qui a créé et qui exploite la route de Beyrouth à Damas. Cette route est la seule digne de ce nom dans tout l'Empire ottoman; partout ailleurs, on ne rencontre que d'épouvantables sentiers. Elle vaut les meilleures routes d'Europe, et les services qu'elle a rendus à la contrée sont inappréciables. M. de Perthuis connaît admirablement les Orientaux; il sait de quelle manière il faut les manier. Son administration est une administration modèle. La façon dont elle est organisée et dont elle fonctionne prouve une fois de plus que, si les Arabes sont, jusqu'à présent, incapables de diriger une grande entreprise, s'ils n'ont pas les qualités du commandement et du gouvernement, on peut rencontrer en eux des auxiliaires qui ne laissent rien à désirer, non seulement sous le rapport de l'intelligence, mais encore sous le rapport de la probité. Il existe deux administrations européennes à Beyrouth: l'administration des eaux, qui est anglaise et qui n'est composée que d'Anglais; l'administration de la route de Damas, qui est française et dont tous les employés, sauf les chefs de service, sont indigènes. M. de Perthuis est d'avis qu'il n'y a pas de gens plus faciles à mener que les Arabes, parce qu'ils ont un grand respect pour l'autorité, et que les questions d'intérêt jouent presque toujours pour eux le rôle principal. Pourvu qu'on mette leur intérêt du côté de leur devoir, on peut être absolument sûr qu'ils ne manqueront jamais à ce dernier. L'improbité administrative des agents turcs à Beyrouth est la même que dans toutes les autres villes de l'Empire ottoman. Aucun d'eux ne recevant un traitement régulier, la fraude est leur seul moyen de vivre. J'ai étudié d'assez près le fonctionnement de la douane. Il est de règle générale que tout négociant qui reçoit des

Dr. Lortet: *La Syrie d'aujourd'hui*, Editions Hachette, Paris, 1884, p. 88. (٢)

marchandises à Beyrouth ne déclare que la moitié de leur valeur; il partage l'autre moitié avec les douaniers. Cette règle générale ne souffre d'exception que dans le cas, assez fréquent d'ailleurs, où le prix total des marchandises est extorqué par les douaniers. Les employés de la route de Damas n'ont même pas l'idée de suivre de pareils exemples. Comme ils touchent des appointements très rémunérateurs et qu'ils les touchent toujours à date fixe, ils n'ont pas besoin d'employer pour vivre des moyens illicites. S'ils tentaient par hasard de le faire, ils n'ignorent pas qu'ils seraient immédiatement chassés. Ils sont responsables du matériel qui leur est confié; aussi est-on tout surpris de rencontrer sur la route de Damas des voitures, des harnais, des objets de toutes sortes que les Arabes entretiennent admirablement. Quand on les voit partout ailleurs faire preuve d'une négligence qui dépasse tout ce qu'on peut imaginer, on a peine à comprendre comment on est parvenu à les rendre aussi soigneux... Mais M de Perthuis a si bien combattu ce naturel nonchalant, qu'il serait impossible de trouver en Europe de meilleurs employés et de plus minutieux ouvriers que les siens»⁽⁴⁾

- تمرقة النقل

لقاء التسيولات المؤقتة للمسافرين ونقل البضائع على الطريق،
حددت المادة السابعة المعدلة من نظام الامتياز حق الشركة بتقاضي خمس
بارات عن كل كيلومتر وفقاً للشروط التالية :

«Art. 7 modifié - Les piétons et les bêtes (qui ne sont pas destinées à être chargées) ne seront soumis à aucun droit de péage. Les chevaux et les bêtes chargées et celles destinées à l'être seulement à l'effet de parer aux frais de réparations des dégâts qu'ils font sur la route, devront payer pour chaque tête de cheval et de bête de somme un droit de 5 paras pour un kilomètre de distance. Pour la perception de ce droit la compagnie devra établir des employés ad hoc dans les endroits où la nouvelle route s'éloigne ou s'approche de l'ancienne. Ceux qui après avoir parcouru une partie de la nouvelle route voudront passer sur l'ancienne à l'endroit de la bifurcation des chemins, pourront librement le faire et dans ce cas ils ne paieront le droit de 5 paras par kilomètre que sur le nombre de kilomètres parcourus sur la chaussée nouvellement construite».

Gabriel Charma: *Voyage en Syrie*, Calman - Lévy, Paris, 1891, pp 148-153. (1)

أما التعريفات المعتمدة، فكانت كالتالي:

المسافرون	التعرفة	بشلك - مجيدية - نقية
درجة أولى		٢٦
درجة ثانية		١٨
درجة ثالثة		٨
بضائع لغاية مائة رقية:		
طحين، قمح، شعير، حبوب،		٧,٥
فحم، حديد غير مشغول		٥

يحق لكل مسافر بخمس عشرة رقية من البضائع.

- حركة نقل الركاب والبضائع

عرفت الطريق منذ بداية استثمارنا تدفق المسافرين لاستعمالها نظرًا إلى التسهيلات المؤتمنة، وتبين الإحصاءات القليلة المتوفرة في هذا المجال تطوّر عدد المسافرين من ٥٨٠٩ مسافرين العام ١٨٦٣ إلى ٨٤١٨ مسافرًا العام ١٨٦٤، ممّا يعني أنّ العربات كانت تستقل يوميًا باتجاهي الطريق والمحلات جميعها محجوزة وقد ارتفع هذا العدد إلى ٩٥٠٩ العام ١٨٦٩.

أما لجهة نقل البضائع، فكانت الشركة تعتمد أسس متحرّكة لتغلبا وذلك وفقًا للمواسم وللأشهر، إذ كانت تحدّد تعرفة نقل البضائع كلّ أسبوعين نظرًا إلى الحاجة، وذلك لعدم ترك العربة تعود من بيروت أو دمشق غير محمّلة. مع الإشارة إلى أنّ نقل البضاعة من الشركة كان موضع مضاربة من المكارين الذين كانوا يسيرون على جانب طريق الامتياز، ممّا حمل الشركة إلى التخصّص بنقل البضائع الثقيلة التي كانت تؤمّن مردودًا مرتفعًا نظرًا إلى ربط التعرفة بالوزن.

وتبيّن من بعض الإحصاءات المتوفرة أنّ حركة نقل البضائع في أثناء العام ١٨٦٩ بلغت ١١٥٦٧ طنًا (أي ٩٠٣٠٨٦١ رقية) أي بزيادة ١٥٧١٣٢٢ رقية عن العام ١٨٦٩. علمًا أنّ نقل البضائع من قبل المكارين خارج طريق الامتياز كان بحدود ٥٥٠٤ أطنان للجهتين.

خامساً : مالية الامتياز

إن طريق بيروت - دمشق كانت من أنجح المشاريع الاستثمارية المبينة على الامتياز التي نفذت في الشرق إبان القرنين الماضيين، وتبين الإحصاءات المترقفة عن الإدارة المالية للشركة بين ١٨٦٣ - تاريخ بدء استثمار الطريق - والعام ١٨٩٨ - تاريخ انتهاء الامتياز بعد دمجها بامتياز سكة الحديد - أن مالية الشركة كانت دائماً رابحة وفقاً للإحصاءات التالية التي تثبتها، نظراً إلى صعوبة الحصول عليها وقد نُشرت لأول مرة في مؤلف فرني ودبمان^(٥) ومن ثم في مؤلف إلفترادس^(٦).

REVENUS DE LA ROUTE DEYROUTH-DAMAS EN FRANCS							
Années	Revenues	Dépenses	Produit Net	Années	Revenues	Dépenses	Produit Net
1863	550.205	509.886	40.319	1881	1.403.428	800.935	602.493
1864	926.743	712.847	213.896	1882	1.305.159	820.994	484.165
1865	956.858	887.576	69.282	1883	1.328.149	813.267	514.882
1866	981.445	918.092	63.353	1884	1.315.592	851.359	464.233
1867	932.209	805.104	127.105	1885	1.281.303	801.153	480.155
1868	929.657	758.501	171.156	1886	1.205.102	849.547	355.555
1869	1.031.221	746.143	285.078	1887	1.196.544	817.480	379.064
1870	823.144	789.211	33.933	1888	1.100.606	785.543	395.063
1871	968.136	830.188	137.948	1889	1.182.493	758.456	424.042
1872	1.086.220	751.001	355.219	1890	1.211.232	825.115	386.173
1873	1.103.856	743.309	360.549	1891	1.058.463	789.524	268.939
1874	1.190.332	878.236	312.096	1892	1.769.714	1.070.156	699.558
1875	1.283.234	859.463	413.771	1893	1.794.295	1.262.103	534.192
1876	1.073.444	803.834	269.610	1894	1.781.095	1.190.483	590.612
1877	892.942	770.948	121.994	1895	881.465	813.103.36	68.362
1878	1.047.919	756.133	291.786	1896	59.064	120.219	- 61.155
1879	1.013.719	827.857	185.862	1897	"	"	- 29.034
1880	1.168.281	849.127	319.154	1898	"	"	- 37.598

Noël Verney et Georges Dambmann: *Les puissances étrangères dans le* (٥)
Levant, Paris - Lyon, 1900, p. 239.

E. Elefteriadès: *Les chemins de fer en Syrie et au Liban*, Beyrouth, 1944, p. 409. (٦)

سادساً: إنتهاء الامتياز

بالرغم من تطوّر حركة شركة امتياز طريق بيروت - دمشق والتأثير الماليّة الإيجابية للشركة إبان هذه المرحلة، والخدمات التي قامت بتأمينها للمواطنين والرحالة والمسافرين، أخذت الأمور تتبدّل مع ازدياد المطالبة بربط المدن في الشرق العربيّ بواسطة سكّة الحديد التي عرفت في أثناء المرحلة نفسها تطوّرات تقنية مهمّة. بالإضافة إلى ذلك، وفي غضون فترة ١٨٩٠ أخذ الامتياز الممنوح إلى الشركة يقترب من نهايته من دون أن تتأكّد النية في تجديده، علماً أنّ اعتماد الوسائل الحديثة والأكثر رفاهية سكّة الحديد أصبحت تشكّل عائقاً مهماً لنشاط شركة الامتياز. لذلك، أصبح من أبرز اهتمامات هذه الأخيرة تحويل امتياز طريق بيروت - دمشق إلى امتياز لسكّة حديد بين بيروت ودمشق.

إبان هذه الحقبة بالذات، قام أحد وجهاء مدينة بعلبك جوزف مطران بالحصول على امتياز «شركة مرفأ وأرصفة ومخازن بيروت» كما حصل على امتياز الترامواي في دمشق، مع إمكانية إنشاء خطّ سكّة حديد انطلاقاً من دمشق نحو منطقة حوران. تجاوباً مع هذه التطلّعات، قامت شركة طريق بيروت - دمشق بإنشاء فريق دراسات لربط بيروت - دمشق بسكّة الحديد، بحيث تحوّل هذا الفريق في أوائل العام ١٨٩١ إلى «الشركة العثمانية لسكّة الحديد الاقتصادية من بيروت إلى دمشق».

أمّا دراسات جدوى سكّة الحديد واختيار التخطيط الأنسب فكانت قائمة، إذ إنّه صدر في ٧ حزيران ١٨٩١ منح امتياز لأحد وجهاء بيروت حسن بيهم مشروع سكّة الحديد بين بيروت ودمشق.

ولكنّ نظراً إلى عدّة اعتبارات منها منح شركة بريطانية امتياز خطّ سكّة حديد بين حيفا ودمشق، قرّرت «شركة تراموي دمشق وسكّة الحديد الاقتصادية في سوريا» التي يملكها حسن بيهم و«الشركة العثمانية لسكّة الحديد الاقتصادية من بيروت إلى دمشق» التي تملكها شركة امتياز طريق بيروت - دمشق بالدمج. وقد تمّ هذا الأمر فعلاً بموجب قرار من الجمعية

العمومية غير العادية للأولى في ٥ تموز ١٨٩١ وللثانية في ٢٦ تشرين الأول ١٨٩١. وبالتالي، وبعد موافقة السلطات العثمانية بموجب فرمان مؤرخ في ٢٢ تشرين الثاني ١٨٩١ أنشئت الشركة الجديدة تحت اسم «شركة سكة الحديد العثمانية الاقتصادية بين بيروت - دمشق - حوران في سوريا»، وبعد الموافقة على أنظمة الشركة بتاريخ ٢٢ كانون الأول ١٨٩١، تم إنشاء الشركة نهائيًا في ٤ كانون الثاني ١٨٩٢. علمًا أنه وبموجب عقد خاص مؤرخ في ٢ كانون الثاني ١٨٩٢ تنازل حسن بيهم عن امتيازها لصالحها كما قامت شركة طريق بيروت - دمشق بتحويل ممتلكاتها المقدرة بـ ٦٢٥٠٠٠٠ فرنك إلى الشركة الجديدة، وبهذا التنازل صفت «الشركة الأمبريالية العثمانية لطريق بيروت - دمشق» مع انتهاء موضوعها. ولكن تجدر الإشارة إلى أنه في أثناء العام ١٨٩٧ حصل خلاف حاد بين السلطات العثمانية وشركة سكة الحديد، إذ كانت ترغب السلطات العثمانية في إلغاء الدفع على الطريق مع تحميل الشركة التزام صيانتها لغاية انتهاء الامتياز المحدد أساسًا لخمس سنوات عامًا أي في ١٩٠٧. ولم يتم الاتفاق على حل لهذه القضية إلا بعد مفاوضات صعبة بين الباب العالي وسفارة فرنسا في إسطنبول، حيث وافقت الحكومة العثمانية على استلام الطريق من دون ترتب أي موجب على الشركة بصيانتها.

سابعًا: الانعكاسات الاجتماعية والاقتصادية لطريق بيروت - دمشق

إن نجاح مشروع إنفاذ الطريق بين بيروت - دمشق وبعد الصعوبات العديدة التي اعترضته في تنفيذه، وبالرغم مما كانت تتعرض له العربات في بعض الأحيان من مشاكل وسرقة، أدى إلى انعكاسات اجتماعية واقتصادية لا تزال بارزة حتى اليوم.

- فمن الوجهة العامة، أمنت الطريق علاقات متواصلة بين البحر المتوسط - بواسطة بيروت - والداخل العربي والآسيوي، حيث أخذت القوافل تصل إلى دمشق لنقل بضائعها بواسطة العربات إلى

بيروت ومن ثمّ إلى أوروبا، وكذلك أمر البضائع الواردة من أوروبا والمتوجّية إلى الداخل. بالإضافة إلى ذلك، ضمت الطريق المنقّدة هيمنة بيروت على سائر المدن الساحلية على البحر المتوسط كحيفا وصيدا وطرابلس.

- من الوجهتين الاقتصادية والاجتماعية: إنّ وجود الطريق قد عزّز الهمة الاقتصادية في لبنان، حيث نشأت بين ١٨٦٣ و ١٨٩٠ عدّة صناعات كان من المستحيل عليها أن تنشط لولا إمكانية نقل بضاعتها في العربات بصورة منتظمة، وبكلفة تراعي الواقع بصورة عملية. بالإضافة إلى ذلك، عزّزت الطريق التطوّرات الاقتصادية في داخل لبنان كما حصل في مدينة شتورا التي أخذت تنمو من جرّاء استجار وإنشاء المكاتب والمنازل لموظّفي الشركة، ومشاعل وإسطبلات الشركة، ومخازن العلف للحيوانات إلخ. . وقد لخص السيد تريس في مقال له ما حصل من تطوّرات في سهل البقاع من جرّاء طريق بيروت - دمشق وفقاً لما يلي^(٧):

«La route fut un stimulant d'activité sur tous les points de son parcours. A Beyrouth, elle permit l'éclosion entre 1863 et 1890, d'industries nouvelles qui auraient pu difficilement transporter à dos de mulet vers l'intérieur, les produits de leur fabrication. Elle assura définitivement à ce port prééminence sur Haïffa, Saida et Tripoli. A Chtaura, elle provoqua la création d'une colonie agricole française. Là, étaient rassemblés les services vétérinaires et les réserves de fourrages. Tous les employés de la compagnie en résidence à Chtaura louèrent ou achetèrent des propriétés dont ils dirigèrent l'exploitation. Le directeur M. de Perthuis y avait une propriété de 42 hectares où il se livra à la culture des fourrages artificiels: trèfle, sainfoin, luzerne; cet exemple fut suivi dans toute la Békaa. Guernier, jardinier à Mallaka, envoyait les plus beaux légumes à Beyrouth. M. Deschamps, vétérinaire, introduisit des méthodes de culture rationnelle et un outillage perfectionné dans ses terres; il obtint des récoltes de 72 pour 1 au lieu de 10 pour 1, moyenne du rendement habituel. Les frères Chevalier, MM. Brun, Ferrière Zeler,

R. Tresse: article cité, p. 248-249. (٧)

Pourrière, Gallais Bresson, Tournefort, Barteux, Rollet, Guillon plantèrent des vignes. Tous ces hommes cultivaient ensemble une surface de 175 hectares, avec autant d'ardeur qu'un champ de France».

أما من الناحية الاجتماعية بصورة خاصة، فقد انعكست حركة الطريق على عادات الأهالي، بحيث أورد أحد القناصل في رسائله ما يلي^(٨):

«Les facilités de la route ont créé des habitudes de luxe et de confort plus ou moins bien entendu il est vrai, qui donnent à divers articles d'Europe un nouveau débouché principalement dans les étoffes de soie, les soies brochées à bouquet, les étoffes lamées d'or et d'argent, les taffetas et les soies de couleurs voyantes».



يُستخلص من هذه الدراسة التي أبرزت مراحل تنفيذ امتياز طريق بيروت - دمشق، أنّ هذا المشروع كان أوّل مدماك في حركة النهضة الاقتصادية والاجتماعية في لبنان. وقد استفاد البلد من هذا المشروع على عدّة مستويات: إن لجهة ربط بيروت بالداخل العربي والآسيوي تمهيداً لإنشاء مرفأ بيروت الذي أصبح باب الشرق لاستيراد البضائع وتصديرها، وإن بتعزيز القرى والمدن الداخلية اللبنانية التي نشطت اقتصادياً من جراء الحركة الناجمة عن هذه الطريق، وإن بخاصة لجنة اعتياد اللبناني أنماطاً حديثة وجديدة في العمل وإدارة المشاريع أفاد منها تدريجياً اللبنانيون بإطلاق المشاريع والانخراط في الحركة الاقتصادية وفتح المحلات التجارية. فالتاريخ الاقتصادي والاجتماعي اللبناني، المنسي في بعض الأحيان، مليء بهذه المبادرات التي انطلقت ابتداء من أواسط القرن التاسع عشر وتمحورت عليها النهضة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية التي جعلت لبنان في المركز الذي احتله لغاية اليوم، بالرغم من المصاعب وجور الأحداث.

R. Tresse: article cité, p. 239. (٨)

ظهر حديثاً عن دار المشرق

