



جامعة تكريت
كلية التربية للبنات
قسم التاريخ

المرحلة: الرابعة

المادة : تاريخ البلاد العربية المعاصر

عنوان المحاضرة: (وسائل المواصلات في عهد عبد الحميد الثاني)

أسم التدريسي : أ.م.د. محمد عماد رديف

الإيميل الجامعي للتدريسي : mohammed@tu.edu.iq

وسائل المواصلات في عهد عبد الحميد الثاني

أولاً: النقل البحري والبري

اهتم السلطان عبد الحميد الثاني اهتماماً بالغاً في النقل البحري وشهد في ولايات الشام تغلغل الرأسمال الأجنبي ، فتأسست في العام 1887 " الشركة العثمانية لمرفأ بيروت وأرصفتها ومستودعاته " بإدارة الرأسمال الفرنسي ، وحصلت الشركة على امتيازات لتطوير وإدارة موانئ أخرى مهمة مثل ميناء الاسكندرونة وياشرت الشركة عملها في عام 1891 وانتهت أعمالها في ميناء بيروت عام 1894 ، وأصبح الميناء صالحاً لرسوا البواخر الحديثة، وجرى تهيئة المستودعات والأرصفة لشحن وتفريغ وخزن البضائع ، وتطور الميناء بشكل كبير فأصبح سوقاً رئيسة للولاية التي تحمل اسمه، وكذلك لمتصرفية جبل لبنان، ومركزاً لكل الفعاليات والشؤون الاقتصادية في الولاية وبعض مدن ولاية سورية .

وظهر اهتمام من حكومة الباب العالي لتأسيس شركة عثمانية للملاحة النهرية بدعم من الدولة العثمانية وبمساهمة التجار العراقيين، تتولى نقل البضائع بين بغداد والبصرة لمنافسة شركة لنج وإجبارها على الخروج من انهار العراق، ولتحقيق ارباح للخرينة العثمانية . وصدر في العام 1892 مرسوم بدعم الشركة العثمانية بمبلغ مائة ألف جنيه استرليني ، وفي العام 1904 تم شراء بواخر شركة عمان العثماني بمبلغ 9500 ليرة عثمانية ، وسميت الشركة الجديدة باسم " الشركة الحميدية للملاحة" والتي أصبح عدد بواخرها أربع ، ثم أضيفت لها باخرتان أخريتان ، ولكن نشاط الشركة لم يحقق الهدف من تأسيسها .

وفي مجال النقل البري والسكك الحديدية كان مشروع " ترامواي الكاظمية" الذي أنشئ في العام 1871، لنقل المسافرين بين منطقتي الكرخ والكاظمية ، وبلغت تكاليف المشروع أربعة وعشرون ألف ليرة عثمانية والذي عدّ آنذاك " مفخرة الشرق العربي "، وشكلت هيئة من مدير وأربعة اعضاء لإدارة مشروع الترامواي، وفي نهاية القرن التاسع عشر أنشئ خط ترامواي بين الكوفة والنجف .

وأدت السيارات دوراً أكبر في مجال النقل . وأشارت جريدة الزوراء بأن السلطة العثمانية قررت " شراء عربتين تسيران بالبخار من اوربا نوع رودس تيمر وتسحب ورائها ست عربات لنقل

الأهالي والبضائع الخفيفة تسير أحدهما في جانب الكرخ . والثانية في جانب الرصافة ، وتعمل حتى تصل مدينتي ديكتاوة (الخالص) وبعقوبة . وحفرت لها ثلاثة آبار على الطريق لتزويد العربة بالماء " ، وشوهدت أول سيارة في العراق على الطريق بين بغداد والحلة في ثمانينيات القرن التاسع عشر ، وكذلك بين الحلة وكربلاء وبغداد وبعقوبة ، ووصلت أول سيارة الى بغداد قادمة من حلب عام 1908 .

وفي مجال السكك الحديدية شهد النصف الثاني من القرن التاسع عشر ظهور مقترحات مشاريع في مجال طرق السكك الحديدية تخترق الاراضي العراقية وتصل الى موانئ الخليج العربي من جهة ، وترتبط بالشبكة الاوربية من جهة أخرى ، وكانت ابرز المشاريع خط سكة حديد بغداد . برلين الذي حصلت على امتيازه الحكومة الالمانية وعارضته الحكومة البريطانية ، وبهدف حماية حقوق الحكومة العثمانية في ذلك المشروع قدم ناظر العدلية عبد الرحمن باشا مطالعة الى الصدر الاعظم يطلب فيها من حكومة الباب العالي تدقيق المشروع من جميع جوانبه من ناحية الكلفة والفائدة للدولة العثمانية ونتائج التنفيذ ، ولم يدخل مشروع خط سكة حديد بغداد. برلين حيز التنفيذ الا في العام 1913، بسبب التنافس بين الدول الكبرى آنذاك .

ثانيا: البرق والبريد

دخل البرق المجال العثماني قبل عهد السلطان عبد الحميد الثاني إذ قام المهندسون البريطانيون والفرنسيون بمد الاسلاك البرقية في الدولة العثمانية بعد نشوب حرب القرم (1853-1856) مباشرة وجعل الدولة العثمانية تعمل على امتلاكها وسائل اتصالات سريعة وحديثة لضمان سرعة الاتصال بين اسطنبول والولايات العثمانية الاخرى، وبهدف تحقيق الاتصال التلغرافي بين بغداد والبصرة ، والتوسع نحو مناطق العراق الاخرى، ثم تحقيق الاتصال الخارجي. فقد جرت مراسلات بين ممثل الحكومة العثمانية محمد أفندي مدير التلغراف ، ومهندس التلغراف البريطاني بهدف انشاء تلك الخطوط ، ورفع السفير العثماني في لندن الى وزارة خارجيته في اسطنبول تقريراً يتضمن موافقة الحكومة البريطانية على التعاون مع حكومته لمد أسلاك التلغراف وبدوره رفع الصدر الاعظم مطالعته الى السلطان العثماني تناولت مشروع انشاء الخطوط التلغرافية بين بغداد والبصرة كمرحلة اولى.

وكان استخدام البرق مقصوراً في البداية على الرسائل الحكومية وخدمة الاغراض العسكرية واستخدم في خدمة الامن العام وابلاغ الحكومة بأنباء الاضطرابات أو الثورات في الولايات العثمانية.

وازداد النشاط في استعمال البرق في عهد السلطان عبد الحميد الثاني وتوسع استعماله ولم يعد مقصوراً على الاعمال الحكومية ودخل في حياة الناس الخاصة الذين أقبلوا على استخدامه مازاد في ايرادات الحكومة وأرسلت السلطات العثمانية بعثات علمية إلى باريس لدراسة استخدام أحدث أجهزة البرق وحل موظفو البرق العثمانيون محل الموظفين الاوربيين ولم ينته القرن التاسع عشر حتى غطت الشبكات البرقية معظم أراضي الدولة وربطتها بأسطنبول.

وقد توسعت خطوط التلغراف في سبعينيات القرن التاسع عشر ووصلت الى مدن بعقوبة وخانقين وكربلاء والديوانية والحلة وشهران ، وفي العام 1893 وصلت الخطوط الى النجف والكوت وبدرة ومنذلي، وبنهاية القرن كانت اغلب المدن العراقية المهمة ترتبط بخطوط الاتصال التلغرافي مع مركز ولاية بغداد ،ومع بعضها البعض ، وتأسست في تلك المدن التي وصلتها خطوط التلغراف دوائر لادارة شؤون البرق والبريد . وارتبطت ايضاً بغداد بأوروبا بخط برقي يمر عن طريق حلب في السنوات الأولى من القرن العشرين وكانت دوائر البرق قد حققت ايرادات جيدة للخزينة العثمانية . فعلى سبيل المثال بلغت ايرادات دوائر البرق لولاية بغداد للعام 1907 حوالي مليون قرش .

وفي مجال الخدمة البريدية تأسست في العام 1868 أول خدمة بريدية عامة في بغداد والبصرة تابعة لحكومة الهند البريطانية ، وبموافقة الدولة العثمانية ، وكان بريد " التاتارية" سعاة الدولة الرسميون ، بين بغداد واسطنبول والذي بدأ في العام 1873 ، يسير بطريق الموصل وديار بكر، وكان البريد يصل في مدة عشرين يوماً تقريباً مؤمناً خدمة بريدية لاثنتين واربعين مدينة تقع على طريق البريد بين بغداد واسطنبول .

وأُسست دائرة البرق والبريد في العام 1875 إدارة موحدة للخدمتين البرقية والبريدية سميت " مفتشية البرق والبريد" ويديرها مفتش ومعاون وعشرون موظفاً ، وكان للمفتشية دوائر صغيرة في المدن التي وصلها الخط البرقي والخدمة البريدية آنذاك ، وحققت دوائر البرق والبريد ايرادات جيدة، فعلى سبيل المثال بلغت ايرادات دوائر البرق والبريد في ولاية بغداد للعام 1901 (125ر795) قرش ، استقطع منها مبلغ (303ر158ر1) قرش رواتب للموظفين ونفقات للدوائر ، وارسل الباقي الى خزينة الولاية .

وفي مجال البريد أستخدمت السيارات في أوائل القرن العشرين لنقل البريد بين كربلاء وبغداد، وبين بغداد والحلة يومياً، وكان البريد بين البصرة وبغداد ينقل بواسطة السفن النهرية لشركة عمان العثماني ماراً بين العمارة والكويت ثم بغداد، أما البريد بين البصرة ولواء نجد فكان ينقل بواسطة الجمال وحماية الضابطة " ونقل البريد بانتظام الى المدن الواقعة على الانهر والى مدينتي كربلاء والنجف الاشراف .

ولاهمية وسرعة وصول الاخبار من العراق الى اسطنبول أصبح البريد ينقل من بغداد الى اسطنبول مرة كل اسبوع ، ثم اصبح يرسل يومياً قبيل اندلاع نيران الحرب العالمية الاولى ، ويريديران كان يصل من بغداد الى كرمشاه في مدة تتراوح بين ستة وثمانية ايام . وكذلك استخدمت السفن البخارية لشركة عمان العثماني في نقل البريد بين بغداد ومسكنة (مدينة في سورية).

وبذلك يتضح ان النقل والمواصلات والاتصالات شهدت تطوراً ملموساً في ولايات المشرق العربي ، للضرورات الادارية والاقتصادية والثقافية والعسكرية وساعدت خطوط الاتصالات على ربط المدن في الولايات كما ساعدت على ايصال الاخبار والمعلومات الى المثقفين في مجتمع المشرق العربي ، كما أسهمت وسائل النقل والمواصلات في ذلك ، وفي تطور الحياة الاقتصادية في الولايات العربية .