

المقطف

الجزء الرابع من السنة الثانية عشرة

العدد (يناير) ١٨٨٨ = ١٧ ربيع ثاني سنة ١٣٠٥

ضيق الأحوال والاقتصاد في الأعمال

حائق اقتصادية تجارية

من يكتب تاريخ هذا العصر لا يرأه مندوحة عن تمييزه على سائر العصور السالفة في نقاب أهله على قوى الطبيعة واستخدامهم أياها لاغراضهم المختلفة على أسلوب مثالي للتعجب وموقر للراحة ومتناهي في الاقتصاد. وهذا من جملة الاسباب التي اخلت بهيزان الصناعة والتجارة وسببت ضيق الأحوال المحاضر ولذلك اردنا ان نشرحه شرحاً وجيزاً مسندين الى ما قرره الاقتصادي رأس في هذا المعنى فنقول

حدثت سنة ١٨٦٩ حادثة عظيمة أثرت في الصناعة والتجارة تأثيراً لم يسبق له مثيل إلا وهي فتح ترعة السويس. فان بضائع الهند والصين وسائر بلاد المشرق الأقصى كان أكثرها يرد الى اوربا على طريق رأس الرجاء الصالح. وبما ان الانكليز قابضون على أزمة التجارة لكثرة سفائنهم كانت البضائع ترد الى بلادهم أولاً ثم توزع منها على بقية البلدان. ولكنهم لم تكن تبلغ بلادهم في أقل من ستة اشهر وكانت عرضة لاخطار كثيرة فكان التجار يضطرون ان يخزنوا مقداراً وافراً منها في بلاد الانكليز خوفاً من ان يعرض لها ما يؤخر ورودها اليهم من محلي او حرب او نوبه. فأنسعت مخازنهم وبنوكهم اتساعاً لم يُعَد له مثيل. وهذا من جملة الاسباب التي دعتهم الى الممانعة في فتح ترعة السويس ويا حبذا لو نجحوا في مانعهم فان هذه التركة قد اضررت بسورية ومصر أكثر مما اضررت بهم

ولما فتحت التركة سنة ١٨٦٩ تحولت اليها طريق الهند فالتفت السفن الشراعية التي كانت تسير

في طريق رأس الرجاء الصالح وخسرت بلاد الانكليز بسبب ذلك سنًا محدودًا نحو مليوني طن . وصارت السفن تسير بين اوندرا وكلكنا في اقل من ثلاثين يومًا . ثم عقب ذلك اذنان السفن البخارية واذان الآغا حتى ان السفن التي بنيت بين سنة ١٨٧٠ وسنة ١٨٧٢ لم تعد تصلح لجراة السفن التي بنيت بين سنة ١٨٧٥ وسنة ١٨٧٦ فبعت باقل من نصف ثمنها . والسفن التي بنيت اخيرًا لم يطل عليها العهد حتى قصرت عن مجارة السفن التي بنيت بعدها فحسرت أكثر قيمتها . وهذا خبر اصحاب السفن خاسر فاحشة . وزد على ذلك ان السفينة البخارية التي كانت تبنى سنة ١٨٨٢ باربعة وعشرين الف ليرة انكليزية صارت تبنى سنة ١٨٨٧ باربعة عشر الف ليرة فقط والثانية اصلح من الاولى واقل منها نفقة في سيرها

وقد صار التجار في غنى عن خزن البضائع الشرقية في بلاد الانكليز وغيرها من البلدان الاوربية لفقر مدة السفر ولان التنازلات ربطت المسكونة بعضها ببعض . فالناجر الانكليزي ان اللانوسوي او الاميركي يطلب الآن من عميلو في بلاد الهند هذا النوع او ذاك من البضاعة فيصل اليه الطلب في اليوم نفسه ويلبيو في الحال لوفرة السفن وبقيت الثمن من احد البنوك حالما يستلم اوراق الشحن . ولم تعد مخازن الانكليز محط بضائع المشرق بل قامت في ذلك ترينما وفينيسيا وجنوا ومرسيايا وغيرها من المدن البحرية .

ومن نتائج ترعة السويس ان ايطاليا كانت تعتمد على زراعة الارز حتى انها اصدرت منه من بلادها سنة ١٨٨١ اكثر من ثمانين مليون طن فورد عليها الارز من برما وغيرها من بلدان المشرق بعد فتح الترعة وغنى رخيص جدًا فتأخرت زراعة فيها وصار الايطاليون يجلبون الارز من المشرق وبلغ الوارد الى بلادهم سنة ١٨٨٢ نحو سبعين مليون طن

ولم ترح بلاد الهند من فتح ترعة السويس لان قيمة البضائع التي صدرت منها سنة ١٨٦٩ بلغت مئة وخمسة ملايين ونصف مليون من الليرات فهبطت سنة ١٨٧٤ الى خمسة وتسعين مليونًا ونصف من الليرات اي انها نقصت عشرة ملايين ليرة مع ان مقدار البضائع الدايرة من الهند زاد في سنة ١٨٧٤ عما كان في سنة ١٨٦٩ زيادة فاحشة اقتضى لها سفن تجارية محدودًا مئتان وخمسون الف طن . فالنقص في قيمة الصادرات ما حدث من الرخص الفاحش الذي لحق البضائع وهذا هو الخسران بعبء

وجملة القول ان ترعة السويس قد اخلت بميزان التجارة والصناعة وخرت الناس ملايين من الليرات وعطلت الرف الوف من العمال . وقد نعتت من اوجه أخرى نعتًا عظيمًا ولكن نعتها وضررها اخلًا بميزان الصناعة والتجارة

هذا من قبول ترعة السويس وتلغرافان من الاسباب التي اخلت بميزان الصناعة والتجارة
اثنان المهن البخارية اثناناً خفف ثقافتها وقتل عدد التوتية فيها فان ثقفة بناء العفن الحديدية
كانت سنة ١٨٧٢ تسعين ريالاً لكل طن منها فهبطت رويداً رويداً حتى بلغت سنة ١٨٨٠
اقل من اربعين ريالاً. ولم تكن الآلات البخارية على ما أبرام من الاتان فكانت تنضي وقوداً
كثيراً حتى ان السبينة التي معمولها ثلاثة آلاف طن كانت تحمل ٢٢٠٠ طن من الفحم وقوداً لها
ولا تحمل من البضائع الا ٨٠٠ طن اما الآن فقد انعكس الامر فصارت تحمل ٨٠٠ طن من الفحم
لوقودها و ٢٢٠٠ طن من البضائع. وكان يلزم مثل هذه السبينة سنة ١٨٧٠ اكثر من مئة واربعين
نوتياً فلم يعد يلزم لها سنة ١٨٨٤ الا اربعة وثمانون نوتياً لان جانباً كبيراً من اعمالها مثل رفع
المراسي والتجبال وما اشبه صار يتم بالآلة البخارية. وهذا كله رخص اجرة نقل البضائع الى حد
يفوق التصديق. فان رطل الفحم (الليبرا) ينقل الآن من مدينة شيكاغو في قلب اميركا الى مدينة
لندرا في بلاد الانكليز باقل من خمس باراث. وكانت اجرة النقل من المحطة من مدينة نيويورك
الى مدينة ليبربول اكثر من ثلاثة عشر بنساً اي اكثر من خمسة غرش ومصرية فهبطت رويداً
رويداً حتى بلغت سنة ١٨٨٦ نحو بنمين ونصف اي غرش واحد. وعلى هذا النمط رخصت
اجرة جاب البضائع من الهند والصين وياپان واستراليا

وقد كثرت السفن التجارية كثرة فاحشة وزادت على احتياج التجارة حتى انه يمكن الآن ان
يستغنى عن ربعها على الاقل. وهذا زاد المناظرة بينها فزادت اجرة النقل رخصاً على رخص
ولكن رخص نقل البضائع يجرأ لا بعد في جنب رخص نقلها برّاً بالسكك الحديدية فقد
كانت اجرة نقل الطن بالسكة الحديدية في اميركا سنة ١٨٦٩ نحو غرش مصري عن كل ميل
فهبطت رويداً رويداً حتى بلغت سنة ١٨٨٥ نحو ربع غرش. وبلغت اجرة نقل الطن على السكة المدعوة
نيويورك سنرال اقل من خمس باراث. والطن نحو اربعة قناطر شامية او نحو ٢٢ قنطاراً
مصرياً فلو حطت اجرة النقل في مصر الى هذا الحد لكانت اجرة نقل القطار المصري من
الاسكندرية الى القاهرة نصف غرش فقط وهي الآن نحو خمسة غرش

ولو استعاض الناس عن آلات السكك الحديدية التي في الدنيا بالخيول والبقال للزمر لم
منها ستون مليوناً على الاقل. فالسكك الحديدية التي في الدنيا تقوم مقام ستين مليوناً من الخيل
والبقال او نحو ١٨٠ مليوناً من البشر. هذا مع انها لم تشع حتى الآن الا في الولايات المتحدة
واوروبا ما عدا روسيا وتركيا. والمتنعون بها كثيراً لا يريدون عن شئني مليون فكان قوة الواحد
منهم قد تضاعفت بسببها. وهذا يرج وافر واقتصاد عظيم في قوة الانسان والحيوان ولكن الرج

الأعظم وأخيراً الأوفر هو في سرعة النقل فنجد قلنا في الجزء السالف ان "كثرة الصادر من الفحم تجعل الناس بأمن من القحط في مستقبل الأزمان الآ حيث لا نصل اليهم موارد التجارة" ونقول الآن ان سرعة ارسال الفحم من مكان الى مكان تجعل الناس بأمن من القحط الذي كان يحدث في الستين الماضية اذا انحلت غلاطم وبيان ذلك ان بعضهم قدر غلاء الاسعار في القرن السابع عشر بالنسبة الى محل القلال فوجد انه

اذا قلت القلة العشر فما كان ثمنه	١٠	غروش	بصبر ثمنه	١٣	غرشاً
وإذا " " " " " "	١٠	"	"	١٨	"
" " " " " "	١٠	"	"	٢٦	"
" " " " " "	١٠	"	"	٢٨	"
" " " " " "	١٠	"	"	٥٥	"

اما الآن فان اقبلت غلة بلاد فلا يرخص ثمنها كثيراً لانها تصدر الى بلاد أخرى بسرعة وان انحلت لا يغلو ثمنها كثيراً لان البلاد تجلب ما يلزم لها من بلاد أخرى على اسهل سبيل . وقد كادت اثمان العروض تتساوى في الدنيا قاصيها ودانيها حيث توجد سكك حديدية وسفن بخارية مثال ذلك ان ثمن الكيل من المحطة في بعض جهات فرنسا كان يزيد عن ثمنه في البعض الآخر ٤٥ قرينكا اما الآن فاعظم الزيادة نحو ثلاثة قرينات ونصف

وهذا التحسين الذي جرى في آلات السفن البخارية والسكك الحديدية جرى ايضاً في كل الآلات والادوات . فالانسان الواحد كان يحجوك ٢٦٠٠ برد من النطن في السنة اذا عمل كل يوم اربع عشرة ساعة اما الآن فيحجوك ٢٠٠٠٠ برد في السنة اذا عمل كل يوم عشر ساعات فقط . اي ان نتيجة عمله زادت اكثر من ضعفين وساعات عمله قلت نحو ثلاثة اعشار . وفي تقرير الولايات المتحدة لسنة ١٨٨٦ ان ٦٠٠ رجل يصنعون الآن من ادوات الفلاحة ما كان يقتضي لصنعها ٢١٤٥ رجلاً منذ خمس عشرة او عشرين سنة . وان معيلاً من معامل الاحذية اثبت ان مئة رجل يصنعون الآن من الاحذية بموتة الآلات الميكانيكية ما لا يصنعها الا خمس مئة رجل اذا عملوا بايديهم بدون هذه الآلات . وان معيلاً من معامل احذية الاولاد اثبت ان مئة رجل يصنعون الآن بموتة الآلات الميكانيكية ما كان يصنعها ستماية رجل منذ ثلاثين سنة بدونها . وان الرجل الواحد يصنع الآن من الورق المزوق الذي يلصق بمجدران البيوت ما كان يقتضي لصنع مئة رجل . ومن قبيل ذلك ان الرجل الذي اجرته ثلاثة ريبالات في اليوم كان يصنع نحو ثمانين زرأ فقط من ازرار الآكام كل يوم . اما الآن فالولد الذي اجرته اقل من ريبال في

الدوم يصنع يوميا ثمانية عشر ألف زر

وجاء في تقرير الولايات المتحدة المذكور أننا ان الاقتصاد في القوة اللازمة لعمل ادوات الفلاحة بلغ نحو سبعين في المئة في الخمس عشرة سنة الاخيرة . وفي عمل الاحذية بلغ ثمانين في المئة وفي عمل المركبات بلغ ٦٥ في المئة . وفي عمل الآلات الميكانيكية ٤٠ في المئة وفي نسيج الحرير ٥٠ في المئة وكان المحاكمة في محركات نيو انكلند بمحكون ٢٦٥٢١ بردا في ٢٢١٢ ساعة سنة ١٨٧١ فصاروا بمحكون ٢٢٢٢١ بردا في ٢٦٩٢ ساعة سنة ١٨٨٤ اي ان ساعات العمل قلت عشرين في المئة وزاد مقدار المحوك ٢٢ في المئة . وكان العامل في مسابك بنسلفانيا بسبك ٧٧٦ طنا بين سنة ١٨٧٥ و ١٨٧٩ فصار بسبك ١٢١٩ طنا بين سنة ١٨٧٥ و ١٨٧٩ فبط من الحديد بسبب ذلك من ٢٨ ريالا الى ١٩ ريالا وزادت اجرة العمالة ونال تعيهم

ومن قبيل ذلك ان اصباغ المنسوجات الطبيعية كانت تستخرج من القوة وكانت القوة تزرع في فرنسا واطاليا وبر الاناضول وكان الوارد منها الى بلاد الانكليز سنة ١٨٧٢ نحو ٢٩ مليون ليبرة (رطل مصري) والى اميركا نحو ثمانية ملايين ليبرة فاستخرج الكبايون اصباغ القوة من الفم الحجري فاستغنى بها الصباغون عن القوة فلم يرد منها الى بلاد الانكليز سنة ١٨٨٥ الا نحو مليونين ونصف من اللبيرات والى الولايات المتحدة الا نحو مليون ونصف . وبالاستغناء عن القوة أهملت زراعتها وتعطلت الوف من القمعة عن الاعمال

وما يظهر فهو تغلب الانسان على قوى الطبيعة في هذه السنين الاخيرة واستخدامه اياها لاغراض وان الرجل الواحد في الولايات المتحدة يمكنه الآن ان يستغل من الارض في السنة ٥٥٠٠ بشل من الحنطة مستعينا على ذلك باحدث ادوات الفلاحة واكثرها اثنا ثمانية الحنطة تطحن دقيقا وتوضع في الف برميل ويبقى منها ٥٠٠ بشل للبدار (التفاوي) ولا يتنضي طحنها الا ما يساوي عمل رجل واحد مدة سنة . ثم يتنضي لها ما يساوي عمل ثلاثة رجال مدة سنة لكي تصير خبزا ويضاف الى ذلك عمل خمسة رجال لتقل الحنطة والدقيق وجاب الوقود واصلاح الآلات . وبما ان كل الف برميل من الدقيق تكفي الف رجل فعشرة رجال صاروا كاقبل لايجاد الخبز الكافي لالف رجل اي ان الرجل الواحد صار يشبع مئة رجل خبزا بواسطة الآلات الجديدة التي سهلت الاعمال

وقد فتر علماء الاقتصاد الالمانيون ان البضائع المنفولة في بلادهم برارزادت سنة ١٨٨٥ عما كانت عام ١٨٧٢ تعين في المئة والمنفولة بحرا زادت ثمة وعشرين في المئة . ووارد التجارة كلها زادت سبعة وستين في المئة ومحمولات البريد زادت مئة وثمانية في المئة والرسائل

العربية زادت واحداً وستين في المئة . والشعب الألماني لم يزد في هذه المئة إلا نحو احدى عشر
 ونصف في المئة أي ان البضائع زادت أكثر مما زاد السكان بعشرة اضعاف . وقد زادت كذلك
 في بلاد الانكبايز وفرنسا وأكثر من ذلك في الولايات المتحدة
 ويمكن الاضافة في هذا الموضوع وإطلاقه على كل الاعمال التي لا تقتصر على عمل اليدين
 ولكن في ما تقدم الكتابة لاثبات ما نحن بصدد وهو ان تغلب الانسان على قوى الطبيعة
 واستخدامه اياها لا غرضه بواسطة الآلات والادوات التي اخترعها حديثاً قد اخلّ بزمن التجارة
 والصناعة السابق واتصل هذا الخلل بعبء سنة ١٨٧٢ الى كل الممالك المتقدمة ولم يسبقه خلال
 بضاهيو ولا دليل على انه سيزول تماماً وتعود الاحوال الى مبراما الاول

الكتابة^(١)

سيادة العلامة القليس يوسف داود مطران دمشق على السريان

انه من الامر المعلوم انك خير ان العرب الشماليين لم يكونوا سابقاً بفراون ولا يكتبون
 لغتهم حتى تأسس صناعة الكتابة في نحو القرن الخامس او السادس بعد المسيح وتعلموها من
 السريان . ويتضح ذلك بكل التأكيد أولاً من صور الحروف العربية كما هي في القلم الذي
 استعماله أولاً وهو الذي يقال له الكوفي . اذ هي شبيهة بصور الحروف السريانية غاية الشبه *
 وثانياً من ترتيب الحروف العربية الذي يقال فيه امجد هوز الخ . اذ هو نفس ترتيب الحروف
 السريانية * وثالثاً من الترتيب العددي التي للحروف العربية في حساب الجمل . اذ هي كما يستعملها
 السريان من دون ادنى اختلاف * ورابعاً من اسماء أكثر الحروف . فان الالف والجيم والذال
 والزين والشين والصاد والفاء والناف والكاف واللام والميم والنون والهاء والطاو هي كلها سريانية .
 ومن هنا الاسماء السريانية اربعة رخصها العرب بحرف من اخرها وهي الجيم والذال
 والصاد واللام بدل جيل . ودالك . وصادي . ولا مذ * وخامساً يتبين ذلك من ان كل
 حرفين يتألفان من مخرج واحد لها صورة واحدة في القلم العربي كما في السرياني . فان التاء والهاء
 لما صورة واحدة . وكذلك الذال والذال . وكذلك الصاد والصاد . وكذلك الطاء والطاء .
 وكذلك العين والعين . كل ذلك على نسق القلم السرياني . ومن المعلوم ان التنقيط في القلم العربي
 يتميز للنظ الواحد من الآخر هو امرٌ محدث * سادساً يتأكد ان اصل الخط العربي هو من

(١) نقل عن كتاب جديد له عنوانه القيساري . نجد كلاماً عليه في اخر هذا الجزء