سكك الحديد في تركيا

نقلاً عن جريدة التيمس

زاد اهتمام الناس حديثاً بسكك الحديد في تركيا على اثر مشروع السكة التي يراد انشاؤها بين بغداد وخليج العجم وتخوُّف الجرائد الروسيَّة منها ولذلك فاحوال السكك الحديدية الموجودة الآن في تركيا ممَّا تفيد معرفتهُ وهذه السكك هي

(١)	السكة بين ازمير وايدين	للانكليز	طولها ٥١٥ كيلومترًا
(٢)	السكة الشرقية	للحكومة العثمانيَّة	» ١٣٤٣ »
(٣)	سكة الاناضول	للالمان	» ١٠٣٣ »
(٤)	السكة بين ازمير وكسب	للفرنسويين	» ٥١٣ »
(٥)	» بين سلانيك ومونستير	للالمان	» ٢١٩ »
(٦)	» الموصلة بين سلانيك والاستانة	للفرنسويين	» ٥١١ »
(٧)	» بين بيروت ودمشق وحوران	للفرنسويين	» ٣٥٨ »
(٨)	» بين يافا والقدس	للفرنسويين	» ٨٧ »
(٩)	» بين مرسين وادنه		» ٦٧ »
(١٠)	» بين مودانية وبورصة	للالمان	» ٤١ »

وجملة ذلك ٤٥٨٦ كيلومترًا او ٢٧٥١ ميلاً . وخمس من هذه السكك تأخذ اعانة من الحكومة وهي الاولى والسابعة والثامنة والتاسعة والعاشرة. وقيمة الاسهم والسندات تساوي ٧٧٠٠ جنيه عن كل كيلومتر من السكة الاولى و ٧٩٤٥ جنيهاً عن كل كيلومتر من الثانية و ٩١٤٢ جنيهاً عن كل كيلومتر من الرابعة و ٨٤٠٢ عن كل كيلومتر من الخامسة و ٨٤٦٠ جنيهاً عن كل كيلومتر من السادسة و ٦٦٠٠ جنيه عن كل كيلومتر من التاسعة

اما السكة الثانية اي السكة الشرقية فللحكومة وليس لها اسهم وسندات والسكة السابعة التي بين بيروت ودمشق وحوران اضطرت شركتها ان تصفي وتؤلف شركة اخرى وكذلك السكة الثامنة بين يافا والقدس والعاشرة بين مودانية وبورصة

السكة بين ازمير وايدين

هذه السكة اهم سكك الحديد في تركيا وهي السكة الوحيدة التي اصحابها من الانكليز وليس لها اعانة من الحكومة لكن لها ما هو افضل من ذلك وهو كثرة ما تنقلهُ من البضائع

والركاب فقد بلغ صافي دخلها من ذلك في العام الماضي ٢١٧٦٨٦ جنيهاً اي ٤٢٣ جنيهاً عن كل كيلومتر او ٢/١ ٥ في المئة بالنسبة الى رأس مالها من الاسهم والسندات وسينتهي امتيازها سنة ١٩٣٥ ولكن لا بدَّ من ان يجدَّد او ان تشتريها الحكومة العثمانية بمبلغ يساوي ما تساويهِ اسهمها وسنداتها حسب اسعار السوق. فحالتها الماليَّة حسنة وفائدة سنداتها ٤ في المئة فتستغرق من الربح ٧٢٦٠٠ جنيه فقط تدفع قبل دفع حصص الاسهم ولذلك فهي بمأمن من كل خطر.

وقد بلغت مصروفات هذه السكة في العام الماضي ٣٦ وثلث في المئة من ايراداتها

سكة الاناضول

تقسم هذه السكة الى قسمين الاول خط حيدر باشا واشميد وانقره وطولهُ ٥٧٨ كيلومترًا والحكومة تضمن لهذا الخط ٤١٢ جنيهاً عن كل كيلومتر من الاثنين والتسعين كيلومترًا التي بين حيدر باشا واشميد و ٦٠٠ جنيه لكل كيلومتر من المسافة الباقية وهي ٤٨٦ كيلومترًا فكانها تضمن لكل كيلومتر من الخط كلهِ ٥٧٠ جنيهاً او ١٤٢٥٢ فرنكاً ايرادًا عموميًّا. وقد بلغ ايراد الكيلومتر منهُ في العام الماضي ٥١٩ جنيهاً او ١٢٩٦٣ فرنكاً فما اضطرت الحكومة الى دفعهِ قليل جدًّا وينتظر ان لا تدفع شيئًا هذا العام بل يبلغ الايراد ما ضمنتهُ الحكومة

والقسم الثاني وطولهُ ٤٤٥ كيلومترًا ضمنت لهُ الحكومة ٥٤٩ جنيهاً ايرادًا عموميًّا لكل كيلومتر او ١٣٧٢٥ فرنكاً ولكنها اشترطت ان يكون معظم ما تدفعهُ لكل كيلومتر ٢٧٠ جنيهاً او ٦٧٤٠ فرنكاً. وقد بلغ ايراد الكيلومتر من هذا الخط في العام الماضي ٢١٧ جنيهاً فاذا أضفنا اليهِ اكثر ما تضطر الحكومة الى دفعهِ وهو ٢٧٠ جنيهاً بلغ ايراد الكيلومتر ٤٨٧ جنيهاً

وهناك فرع صغير طولهُ تسعة كيلومترات من الحميديَّة الى ادابازار لم تضمن الحكومة لهُ شيئًا

وقد بلغت مصروفات سكة الاناضول كلها في العام الماضي ٤١٫١٧ في المئة من الايرادات.

وبلغ المال الذي دفعتهُ الحكومة العثمانية لها ١٤٨٤٦٢ جنيهاً. وقد دفعت شركة هذه السكة في العام الماضي ٥ في المئة لحاملي اسهمها وسنداتها وابقت مبلغاً كبيرًا مالاً احتياطيًّا ولذلك فاشغالها رابحة. وقد قلنا آنفاً ان الكيلومتر منها يساوي ٧٩٤٥ جنيهاً هذا اذا قسمنا قيمة الاسهم والسندات الاصلية على الكيلومترات ولكن لم تبلغ نفقات انشاء الكيلومتر حقيقة سوى ٧٤٧٢ جنيهاً فالباقي وهو ٤٨٨٠٠٠ جنيه لا يزال مالاً احتياطيًّا

سكة ازمير وكسب

القسم الاول من هذه السكة وطولهُ ٢٦١ كيلومترًا قديم كان امتيازهُ لشركة انكليزيَّة ولكن الحكومة العثمانيَّة حفظت لنفسها حق ابتياعهِ بعد سنة ١٨٩١ فابتاعتهُ سنة ١٨٩٣

واجَّرتهُ لشركة فرنسويَّة الى ٩٩ سنة وتأخذ الشركة نصف الايرادات لاجل النفقات وقد اعطت الحكومة المال الذي ابتاعتهُ بهِ وقسطت عليها ايفاءهُ اقساطاً سنويَّة كل قسط منها ٩٢٤٠٠ جنيه او ٢٣١٠٠٠٠ فرنك فاذا نقص النصف الثاني من الايرادات عن هذا القسط فالحكومة تدفع الفرق الى الشركة

وقد بلغت ايرادات هذا الخط في العام الماضي ٤١٢٤٦٥٢ فرنكاً ونصيب الحكومة من ذلك ٢٠٦٢٣٢٦ وهو يقل عن القسط السنوي ٢٤٧٦٧٤ فرنكاً او ٩٩٠٧ جنيهاً التزمت الحكومة ان تدفعها فيكاد هذا الخط يقوم بنفقاتهِ وايفاء دينهِ

والقسم الثاني من هذه السكة من ابوشهر الى قراحصار طولهُ ٢٥٢ كيلومترًا انشأتهُ الشركة الفرنسوية وضمنت لها الحكومة العثمانية ايرادًا سنويًّا ٧٥٥ جنيهاً عن كل كيلومتر وفتح الخط سنة ١٨٩٧ وبلغ ايراد الكيلومتر منهُ في العام الماضي ١٩١ جنيهاً فكان على الحكومة ان تدفع لها ٥٦٤ جنيهاً عن كل كيلومتر والجملة ١٤١٦٤١ جنيهاً . وسيزيد ايراد هذا الخط مع الزمان ولكن لا بدَّ من ان يبقى معتمدًا على مساعدة الحكومة العثمانية سنين كثيرة

وتبلغ مصروفات هذه السكة كلها ٥٣ وثلث في السنة من ايراداتها عدا الرسم الذي تدفعهُ في فرنسا ويقابل ذلك ٤١ في المئة في سكة الاناضول و٣٦ وثلث في المئة في سكة ازمير وايدين

سكة سلانيك ومونستير

أُعطي امتياز هذه السكة لشركة المانية مدة ٩٩ سنة من سنة ١٨٩٠ وضمنت لها الحكومة العثمانية ٥٧٢ جنيهاً عن كل كيلو متر وقد بلغ ايرادها في العام الماضي ٢٨١ جنيهاً عن كل كيلومتر فاضطرت الحكومة ان تدفع ٢٩١ جنيهاً عن الكيلومتر وجملة ما دفعتهُ ٦٣٧٧٧ جنيهاً . ونفقات التشغيل ٤١ في المئة من مجموع الايراد وما تدفعهُ الحكومة

الوصلة بين سلانيك والاستانة

امتيازها لتسع وتسعين سنة ابتداؤها سنة ١٨٩٢ وتضمن لها الحكومة ٦٢٠ جنيهاً ايرادًا لكل كيلومتر وقد بلغ دخل الكيلومتر منها في العام الماضي ١٤٤ جنيهاً فكان على الحكومة ان تدفع ٤٧٦ جنيهاً عن كل كيلومتر . وعلى هذا الخط نقلت الحكومة جنودها في حربها مع اليونان فهو خط حربي ولا بدَّ من ان يبقى معتمدًا على مساعدة الحكومة . وبلغ دخلهُ في العام الماضي ٧٣٢٥٩ جنيهاً ونفقاتهُ ٧٦٧٤٢ جنيهاً

سكة بيروت ودمشق

هذه السكة ضيقة وليس لها اعانة من الحكومة ولما لم تنجح تصفَّت في العام الماضي ونُقلت

الى شركة اخرى لكي تمد فرعاً واسعاً الى حماه وقد ضمنت الحكومة لهذا الفرع ٦٠٠ جنيه لكل كيلومتر في السنة وسيتصل اخيراً الى حلب ويوصل بخط قونية وبغداد

سكة يافا والقدس

هذه السكة لم تنجح وليس لها اعانة من الحكومة وبلغ صافي دخلها في السنة ١٢٠٠٠ جنيه وتعطي حاملي سنداتها اثنين وثلثين في المئة سنوياً وحاملي اسهمها نحو ثلث في المئة او ثلاثة في الالف

سكة مرسين وادنه

كانت هذه السكة لشركة انكليزية ثم انتقلت الى شركة فرنسوية واشغالها غير ناجحة والمرجح ان شركة سكة الاناضول تشتريها فتصير فرعاً من سكة قونية وبغداد

سكة مودانية وبورصة

هذه السكة ضيقة ولا اعانة لها من الحكومة . انشأتها الحكومة ثم اعطتها للمسيو جورج نجلها كرلتسع وتسعين سنة وقيمة اسهمها الاسمية ١٥٣٠٠٠ جنيه وقد بلغ ايرادها سنة ١٩٠٠ مئتين وثلاثة واربعين جنيهاً عن كل كيلومتر فلم تدفع شيئاً من الربح لحاملي اسهمها

والاعانة التي تدفعها الحكومة العثمانية لهذه السكك مضمونة بعشور بعض الولايات يستولي عليها صندوق الدين ويدفعها لها وقد كانت تدفع حتى الآن في ميعادها تماماً لان العشور تزيد على المطلوب كثيراً وقد زادت في العام الماضي ١٣٣٠٠٠ جنيه . وبلغت جملة ما دفعتهُ الحكومة العثمانية في العام الماضي اعانات لهذه السكك نحو ٦٦٠ الف جنيه . انتهى

[المقتطف] هذه ستمئة وستون الف جنيه تدفعها الحكومة العثمانية الى الشركات الاجنبية كل سنة من دماء رعاياها . وهي تماثل ربا دين مقدارهُ عشرون مليوناً من الجنيهات قيدت رعاياها بهِ الى نحو مئة سنة مع ما يترتب عليهِ من السيطرة الاجنبية ولقد كانت في غنى عن ذلك كلهِ لو برت برعاياها واحسنت سياستهم لانهُ ان كانت جمهورية فقيرة مثل سويسرا تستطيع ان تنشئ سككها باموالها وان كانت مملكة قاصية حديثة كمملكة يابان تنشئ ٣٦٣٥ ميلاً من السكك الحديدية بمال اهاليها من غير ان تستدين غرشاً من الاجانب فاحرِ ببلاد قديمة العمران غناها الطبيعي يفوق الوصف ان تستطيع ذلك من غير ان تتقيد بقيود لا تفك ولكن ما الحيلة والرشوة تنيل الامتياز بكل شيء وباي شرط كان