

مقدمة:

ليس هذا العرض السريع للتاريخ العثماني درساً في الاقتصاد. بمعنى أنه لا يحتوى على إحصائيات اقتصادية. وغرضنا في الواقع لا يتعدى رسم صورة لأنماط الحياة التي عاشها الناس في ظل الدولة العثمانية وكيف تغيرت هذه الأنماط. لذلك من المناسب أن نسلط الضوء على علاقة التوزيع الديموغرافي للسكان بالتغيرات التي طرأت على أبرز القطاعات الاقتصادية. بداية نشير إلى أن الزراعة كانت في سنة 1700 تشكل القطاع الاقتصادي الرئيسي في معظم أقطار العالم. كما أننا سنعرض أيضاً إلى القطاعات الأخرى مثل قطاع الإنتاج (الصناعة) والتجارة والنقل (المواصلات) والتعدين. وقد سلسلنا هذه القطاعات حسب أهميتها. وسيتضح لنا أن الزراعة شهدت تطوراً ملحوظاً. والحق أن الاقتصاد العثماني بقي في جوهره يعتمد على الزراعة. في حين أن الصناعات العثمانية وجدت منافسين

لها في آسيا أولاً ومن ثم أوروبا. وعلى الرغم من ذلك فقد استطاع الإنتاج أن يحقق نتائج مذهشة. بيد أن هذه التحولات تؤدي إلى شيء يشبه الثورة الصناعية من قريب أو بعيد، إلا أنها أسهمت في رفع مستوى المعيشة.

السكان

دأبت الدولة العثمانية حتى وقت متأخر من القرن التاسع عشر على تعداد مصادر الثروة دون الالتفات إلى إحصاء عدد السكان، معتبرة أن مواردها البشرية تنحصر في أولئك الأفراد الملزمين بدفع الضرائب أو بأداء الخدمة العسكرية (من الذكور في الحاليتين).

لذلك لا نستطيع تقدير عدد السكان بدقة، إلا بعد سنة 1880 عندما شرعت الدولة بإجراء إحصاءات رسمية. على أية حال بإمكاننا أن نستعرض النسق العام لتوزيع السكان من الوجهة الديموغرافية. في أوائل القرن الثامن عشر كان عدد سكان الدولة العثمانية أقل من عددهم في أوائل القرن السادس عشر هذا كل ما نستطيع قوله بثقة. ويبدو من المؤكد أن عدد السكان كان قد تناقص خلال القرن السابع عشر وبحلول سنة 1800 نلاحظ أن عدد سكان المناطق الأناضولية والبلقانية حصراً لم يتغير، علماً بأن عدد سكان المناطق البلقانية في القرن السابع عشر كان أكبر من عددهم في الفترة المشار إليها. وأخيراً ثمة ما يؤكد أن عدد سكان الأقطار العربية شهد

انخفاضاً إبان القرن الثامن عشر وخاصة بعد سنة 1775 في حين ارتفع عدد السكان خلال القرن التاسع عشر في كل من البلقان والأناضول والبلدان العربية.

ومن المفيد أن نورد الآن بعض الأرقام: في سنة 1800 تراوح عدد سكان الدولة بين 25 و32 مليون نسمة موزعين على النحو الآتي حسب تقدير أحد المصادر: من 10 إلى 11 مليون في الولايات الأوروبية، 11 مليون في المناطق الآسيوية بالإضافة إلى ثلاثة ملايين في شمال أفريقيا. لكننا نستطيع أن نؤكد على أن عدد سكان الدولة العثمانية بلغ في سنة 1914 نحو 26 مليون نسمة ولاستيعاب هذه الأرقام يجب الأخذ بعين الاعتبار تقلص مساحة الإمبراطورية من 3.0 مليون كيلومتر مربع إلى 1.3 مليون كيلومتر مربع. مما يعني أن الكثافة السكانية تضاغت تقريباً بين سنتي 1800 و1914، وذلك لأن عدد السكان تغير تغيراً طفيفاً خلال هذه الحقبة. أما من الوجهة الديموغرافية فقد بقي الجزء الأوروبي يتمتع بكثافة سكانية عالية حتى النهاية. والواقع أن كثافة السكان في الروميللي (البلقان) كانت تساوي ضعفي الكثافة في الأناضول وثلاثة أضعاف الكثافة السكانية في سوريا والعراق وخمسة أضعاف الكثافة في الجزيرة العربية. ولعل الأهمية الديموغرافية للولايات البلقانية تكمن في الأرقام التالية: بلغ عدد سكان الروميللي في الفترة 1800 - 1850 حوالي نصف إجمالي عدد سكان الدولة العثمانية. وانخفض هذا العدد إلى الربع في سنة 1906 بالرغم من أن

الدولة كانت قد فقدت معظم أراضيها في البلقان .

ويبدو أن متوسط عمر الفرد المتوقع في العقود الأخيرة الدولة لم يكن عالياً. وذلك لأن الكثيرين كانوا يموتون قبل سن الخامسة. أما الذين قدر لهم أن يبلغوا سن الخامسة فكانوا عموماً يعيشون حتى سن التاسعة والأربعين كحد وسطي. وكذلك كان الحال في صربيا حيث كان متوسط عمر الفرد المتوقع خمس وعشرين سنة. وكانت أغلب الأسر تتألف من الوالدين والأطفال ونادراً ما كان الجدود يسكنون مع الأسرة تحت سقف واحد. أما الأسر في القرى والأرياف فكانت عموماً تتألف من خمسة إلى ستة أفراد. في حين كان عدد أفراد الأسرة من أهالي اسطنبول في نهاية القرن التاسع عشر لا يتجاوز أربعة أشخاص كحد وسطي. ونقصد بـ «الأسرة» العائلة التي تعيش تحت سقف واحد. أما في حلب، مثلاً، فلا نجد فرقاً يُذكر في الحياة المنزلية بين المسلمين من جهة والنصارى واليهود من جهة أخرى، علماً بأن اليهود والنصارى لا يمارسون التسري أو تعدد الزوجات. والحق أن تعدد الزوجات لم يكن أمراً شائعاً بين المسلمين. ففي مدينة نابلس على سبيل المثال كانت نسبة الرجال المتزوجين من أكثر من زوجة لا تتجاوز 16 بالمئة. أما في اسطنبول فكانت النسبة 2 بالمئة بالرغم من ضخامة عدد سكانها. وكان الطلاق أمراً عادياً ومسموحاً به بالنسبة للمسلمين. لكن حوادث الطلاق كانت أقل شيوعاً بين الطبقات العليا والأعيان، ولعل ذلك يرجع لأسباب سياسية وإرثية.

هناك عدة عوامل أثّرت على نسبة الوفيات سواء أكان هذا التأثير سلبياً أم إيجابياً. كان تحديد النسل من الأمور المعروفة لدى العامة وإن كنا لا نعرف مدى تطبيقه في المجتمع. وقد سنت الدولة في أواخر القرن التاسع عشر قوانين تمنع تحديد النسل بطريقة أو بأخرى، كالإجهاض مثلاً. ولا شك بأن النظافة العامة والعناية الصحية قد أسهمت في إطالة عمر الفرد بالإضافة إلى المشافي التي أنشئت في الربع الأخير من القرن التاسع عشر. ففي سنة 1785 على سبيل المثال، قضى الطاعون الذي اجتاح مصر على سدس عدد السكان. وكما هو معروف فإن المدن غالباً ما تكون بؤرة للأوبئة. كان سكان المدن في معظم المناطق يشكلون من 10 إلى 20 بالمئة من مجموع السكان تقريباً. أما في مقدونيا فقد كانت النسبة حوالي 25 بالمئة. وهذه حالة استثنائية. لكن تناقص عدد سكان المدن التي تعرضت لأوبئة كان يعقبه بعد فترة نزوح سكاني من الأرياف إلى المدن. ولعل «أزمير» عانت أكثر من غيرها من المدن لكونها مدينة ساحلية ومرفأ هام وبالتالي على احتكاك مستمر بالعالم الخارجي. وكذلك مدينة سالونيك التي تعرضت لوباء الطاعون سنة 1781 والذي راح ضحيته 25 ألف شخص وهذا العدد يمثل نصف عدد سكان سالونيك! بيد أن هذه الأرقام لا يعول عليها. كل ما نستطيع قوله هو أن الوباء قضى على عدد كبير من الناس. إلا أنه يوجد إحصاءات أكثر دقة بالنسبة لمدينة حلب بفضل وجود طبيب أوروبي كان يقيم فيها عندما ضرب الطاعون

المدينة، وقد أحصى بنفسه عدد الموتى. وكانت حلب آنذاك مركزاً هاماً يقع على طريق القوافل. وهذا يفسر تفشي الطاعون في المدينة ثمان مرات على امتداد خمس عشرة سنة في القرن الثامن عشر. وبين سنتي 1802 و1827 تعرضت حلب أربع مرات لوباء الطاعون. وتبعاً لإحصاءات هذا الطبيب أفنى الطاعون من 15 إلى 20 بالمئة من سكانها في أواخر القرن الثامن عشر.

أضف إلى ما تقدم، المجاعات التي حصدت الكثير من الأرواح. وهنا تنبغي الإشارة إلى أن المجاعات لا تنجم عن أسباب طبيعية أو مناخية وحسب، وإنما تنجم أيضاً عن سوء الإدارة وقلة التدبير في توزيع الأغذية وسوء تنظيم وسائل النقل وفي حالات الحرب. وقد تعرضت مصر لست مجاعات بين سنتي 1687 و1731. وعموماً، فقد قل عدد المجاعات وخفت وطأتها في سائر أنحاء الدولة إبان القرن التاسع عشر. وكانت آخر مجاعة تلك التي عمت بعض مناطق الأناضول في السبعينيات من القرن التاسع عشر. وعلى أية حال، فقد صار من الممكن فيما بعد تجنب المجاعات في سنوات القحط بفضل توفر وسائل حديثة لنقل المواد الغذائية مثل السفن البخارية (البواخر) والقطارات وإيصالها إلى الأماكن المهددة. لكن الحروب والأزمات السياسية. كانت أحياناً تولد المجاعات هنا وهناك. فخلال الحرب العالمية الأولى قضى مئات الألوف نحبهم على ساحات المعركة وخارجها. ومما يسترعي النظر أن حروب القرن الثامن عشر شغلت الدولة والناس ما مجموعه

خمسین سنة ومثل ذلك في الحقبة الممتدة من 1800 إلى 1918 .
وهذه الحروب لم تؤد فقط إلى مقتل المحاربين، بل أدت
أيضاً إلى القضاء على الكثير من آباء وأمهات الجيل القادم،
ناهيك عن مقتل أعداد هائلة من المدنيين، أضف إلى ذلك سوء
التغذية والأمراض. وهناك عامل آخر أسهم في تناقص عدد
السكان، ألا وهو الهجرة؛ إذ هاجر إلى العالم الجديد أكثر من
مليون إنسان من رعايا الدولة العثمانية بين سنتي 1860 و1914 .
وكانت أغلبية المهاجرين من المسيحيين وخاصة بعد سنة 1859
عندما شمل قانون التجنيد الإجباري رعايا الدولة من المسيحيين.
بدأت تظهر خلال القرن التاسع عشر تجمعات سكانية في
المناطق الساحلية نظراً للأهمية المتزايدة للموانئ في تنشيط تجارة
الدولة مع بقية العالم. وهذا يفسر النمو السريع لسكان المدن
الساحلية ذات الموانئ التي يمكن أن تستقبل السفن الكبيرة.
وسنكتفي بإعطاء ثلاثة أمثلة تبين النمو السكاني في ثلاث مدن
ساحلية: سالونيك وإزمير وبيروت. تشير المصادر إلى أن عدد
سكان سالونيك (في اليونان حالياً) ارتفع من 55.000 ألف نسمة
في سنة 1800 إلى 160.000 ألف نسمة في سنة 1912 وارتفع عدد
سكان إزمير الواقعة على الشاطئ الغربي لبحر إيجه، من 100
ألف في سنة 1800 إلى حوالي 300 ألف في سنة 1914 . أما
بيروت فقد شهدت نمواً مذهلاً، إذ تحولت من بلدة صغيرة
يقطنها 10 آلاف نسمة في سنة 1800 إلى مدينة يقطنها 150 ألف
نسمة حسب إحصاء 1914 .

لكن المدن الداخلية في المقابل لم تشهد تحولاً مماثلاً، بل بقيت على حالها عموماً وربما تضاعف عدد سكانها لأسباب سياسية أحياناً. مثال ذلك بلغراد التي انخفض عدد سكانها من 25 ألفاً إلى ثمانية آلاف خلال الاضطرابات التي سادت المنطقة في أوائل القرن التاسع عشر وأدت في النهاية إلى استقلال الصرب. ومن الأمثلة الأخرى مدينة ديار بكر في الأناضول التي انخفض عدد سكانها من 45 ألفاً إلى 31 ألفاً بين سنتي 1830 و1912 بعد أن فقدت هذه المدينة أهميتها كموقع على الطرق التجارية البرية. أما أنقرة التي تقع في قلب الأناضول فقد عانت من كساد منتجاتها وخاصة صوف المعاز الذي اشتهرت به وذلك نتيجة للمنافسة العالمية. لكن المدينة استعادت مركزها وأهميتها بعد إنشاء سكة حديد الأناضول التي وصلت اسطنبول بأنقرة. ومن الملاحظ أن عدد سكان أنقرة سنة 1914 يكاد يساوي عدد سكانها في مطلع القرن التاسع عشر.

لكن النزوح السكاني المستمر منذ القدم بقي دوماً عاملاً مؤثراً على توزيع السكان. ويعود هذا النزوح الدائم لعدة أسباب سياسية واقتصادية. فمن الأسباب الاقتصادية، ازدهار المدن الساحلية التي جذبت الكثير من الأيدي العاملة من الأرياف والمدن الداخلية. ومن جملة هذه المدن إزمير. إلا أنه في هذه الحالة كان أغلب النازحين من الجزر المجاورة في بحر إيجه. وقس على ذلك المدن الساحلية مثل بيروت والاسكندرية وسالونيك. وقد أصبحت هذه المدن نقاط التقاء لمختلف

شعوب ودول حوض المتوسط؛ مثل مالطه واليونان وإيطاليا وفرنسا. والحق أن هذه المدن أصبحت تتمتع بطابع يعكس انتماءها إلى دول البحر المتوسط أكثر من انتمائها إلى الدولة العثمانية. وعموماً يمكن القول بأن العامل الاقتصادي كان من العوامل الهامة التي دفعت السكان إلى الانتقال إلى المدن. وكثيراً ما كان العمال يضطرون لقطع مسافات طويلة للعمل في هذه المدينة أو تلك. وبعد العمل لعدة سنوات كانوا يرجعون إلى ديارهم. مثال ذلك عمال البناء والصناع الذين شيدوا مساجد اسطنبول الرائعة خلال القرن السادس عشر وبعدها. وفي النصف الثاني من القرن التاسع عشر شارك آلاف العمال القادمين من كل حذب وصوب، لمد الخطوط الحديدية في البلقان والأناضول والأقطار العربية. وكان الرجال من شرقي الأناضول يأتون من قراهم الصغيرة إلى اسطنبول حيث عملوا في تحميل وتفريغ السفن. وكانوا يعيشون سوية في أحياء خاصة بهم. أضف إلى ذلك العمال والحرفيون الذين كانوا يأتون من القرى شمال وأواسط الأناضول للعمل في خياطة أو غسيل الملابس. وفي القرن التاسع عشر انتقلت جماعات من شمال غربي البلقان (كرواتيا والجبل الأسود) إلى زوندولاك على البحر الأسود للعمل في مناجم الفحم ومنهم من استوطن في تلك المناطق.

أما النزوح السكاني الذي حصل لاعتبارات سياسية فلا تزال آثاره باقية حتى يومنا هذا. لنأخذ مثلاً التغير الديموغرافي الذي أعقب الحروب بين العثمانيين وآل هابسبورغ بدءاً من أواخر

القرن السابع عشر: لقد أدت هذه الحروب والصراعات إلى نزوح جموع من العرب الأرثوذكس في اتجاه الشمال وكان هؤلاء يسكنون في المناطق المتاخمة لـ كوسوفو. وكانت هذه المناطق حتى ذلك الحين تقطنها أغلبية صربية. لكن هذه الأغلبية سرعان ما أصبحت أقلية نتيجة لتقاطر الألبان على المنطقة لملء الفراغ الذي خلفه نزوح السكان المحليين. والواقع أن بعضاً من الصرب انتقلوا إلى البوسنة بحيث أصبحت البوسنة تضم أقلية لا يستهان بها من المسيحيين. وتابعت جماعات أخرى من الصرب مسيرتها شمالاً ودخلت المناطق التابعة لآل هابسبورغ في أطراف هنغاريا، على أثر الانتصارات العثمانية بين سنتي 1736 و1739. هذه إذن الخلفية التاريخية للأزمات التي نشأت في البوسنة وكوسوفو في التسعينيات من القرن العشرين.

وقد حصلت هجرات سكانية أكثر خطورة من تلك التي ذكرناها ولاعتبارات سياسية مختلفة. أولها استيلاء روسيا القيصرية على الدول أو الدويلات الإسلامية المطلة على الساحل الشمالي والجنوبي للبحر الأسود ومن جملة هذه الدول «خانية» القرم^(*). أضف إلى ذلك أن روسيا ودولة الهابسبورغ كانت قد ضمت كل منهما أراضٍ عثمانية وشجعت على نشوء دول مستقلة حول الساحل الغربي للبحر الأسود وكذلك في شبه جزيرة البلقان. وترتب على ذلك نزوح بعض سكان هذه المناطق

(*) الأراضي الخاضعة لحكم خان القرم (المعزب).

من المسلمين الذين لم يرغبوا في العيش تحت سيطرة سادتهم الجدد. هذا بالإضافة إلى أن الكثير من المسلمين جرى ترحيلهم قسراً من قبل قياصرة روسيا وحكومات الدول التي استقلت حديثاً، من منطلق أن المسلمين أعداء وينبغي إجلاءهم بكل الوسائل الممكنة. وقد أدت هذه السياسة إلى نزوح جموع غفيرة من اللاجئيين المسلمين إلى المناطق الخاضعة للعثمانيين، ابتداءً من أواخر القرن الثامن عشر. فبين سنتي 1783 و1913 بلغ عدد اللاجئيين إلى الأراضي العثمانية من خمسة إلى سبعة ملايين إنسان. ومن هؤلاء 8،3 ملايين على الأقل جاءوا من المناطق الخاضعة لروسيا. فبين 1770 و1784 على سبيل المثال، فرّ حوالي 20 ألف من تزار القرم إلى دوبرويا (دلنا الدانوب). وفرّ غيرهم إبان الحرب العالمية الأولى وبعدها. ففي سنة 1921 تدفق 100 ألف لاجئ معظمهم من روسيا، إلى اسطنبول. والواقع أن الكثير من اللاجئيين الذين استقروا في البلقان اضطروا إلى الفرار مرة ثانية عندما استقلت البلقان عن الدولة العثمانية.

ومن الأمثلة الأخرى نزوح مليوني لاجئ من إقليم القوقاز إلى البلقان (12 ألف في صوفيا وحدها) والأناضول وسوريا. ويبدو أن هؤلاء اللاجئيين قد استقروا في هذه الأماكن بمحض إرادتهم أو بقرار من الحكومة. كما استقر بعضهم في الأراضي الخالية على أطراف السكك الحديدية المنشأة حديثاً. ففي سنة 1878 وصل إلى جنوبي سوريا 25 ألف شركسي على الأقل، و20 ألف إلى نواحي حلب. وفي الأناضول قامت الحكومة

بتوطين عدد من اللاجئين في المناطق المحاذية لسكة حديد الأناضول وكانت في كثير من الحالات تمنحهم الحوافز للاستيطان في هذه المناطق. والحق أن اللاجئين عانوا الأمرين، إذ مات منهم عدد غير قليل (الخمس تقريباً) نتيجة لسوء التغذية وانتشار الأمراض. وتشير الأدلة إلى موت 53000 شركسي في طرابزون على البحر الأسود، بين سنتي 1860 و1865.

وقد خلفت هذه النزوحات السكانية وراءها أثراً عميقاً وذكريات مريرة لدى أولئك الذين طردوا من ديارهم. وجدير بالذكر أن بعض المتحدرين من هؤلاء اللاجئين يتبوؤون اليوم مراكزاً هامة في الميدانين الاقتصادي والسياسي في كل من الأردن وتركيا وسوريا. والحق أن اللاجئين الآتين من شمالي روسيا والبلقان قد تركوا فجوة في مواطنهم الأصلية التي فقدت برحيلهم عدداً من الصناع والحرفيين والتجار. في حين أن المجتمعات التي احتضنتهم أصبحت خليطاً من القوميات والأعراق. لكن المجتمع في جميع الأحوال أصبح أكثر تجانساً من حيث الدين والعقيدة. إذا أصبحت الغالبية المسيحية في البلقان أكثر من ذي قبل مع بقاء بعض الجيوب المسلمة في بعض المناطق. في حين ارتفعت نسبة المسلمين في الأناضول والمناطق العربية، وبعد طرد اليونانيين والمذابح الأرمنية أثناء الحرب العالمية الأولى، أصبحت الأناضول أكثر تجانساً من الناحية الدينية.

مما لا شك فيه أن الحقبة الممتدة من 1700 حتى 1922

شهدت نمواً في عدد المدن والبلدات، بالإضافة إلى ارتفاع نسبة السكان القاطنين في المدن. وهناك أدلة تشير إلى ارتفاع هذه النسبة قبل الحقبة المذكورة، وذلك لأن المدن كانت أكثر أماناً من الريف في الظروف السياسية المضطربة. وقد سبقت الإشارة إلى النمو الحاد الذي شهدته المدن الساحلية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر. وعلى صعيد آخر فإن المعيشة في المدن باتت مرغوبة أكثر من قبل.

وعلى الجملة أصبح السكان بين سنتي 1700 و1922 أكثر استقراراً. ففي غضون القرن الثامن عشر كانت الحياة السياسية والاقتصادية تتسم بطابع البداوة في وسط وشرقي الأناضول وفي أجزاء من سوريا والعراق والجزيرة العربية .

وكانت جماعات من البدو تغير أحياناً على قوافل الحج المنطلقة من دمشق إلى مكة، بغية النهب والسلب. وكان هؤلاء البدو الرحل منتشرين في بادية الشام. وخلال القرن التاسع عشر اتخذت الدولة إجراءات صارمة لضبط تحركات القبائل. فقامت على سبيل المثال، بتوطين بعض هذه القبائل قسراً في جنوب شرقي الأناضول حيث مات الكثير منهم بداء الملاريا. كما أجبرت بعض القبائل على الاستقرار في مناطق أخرى والإنصراف إلى الزراعة كي تتمكن الدولة من تقييد حريتهم على الحركة والتنقل من بقعة إلى أخرى. بالإضافة إلى ذلك فقد وطلت الدولة بعض المهاجرين في مناطق عازلة تفصل بين العشائر الرحل والمناطق الزراعية المأهولة. والواقع أن عدد

العشائر الرحل قد تناقص بشكل ملحوظ بعد سنة 1800 (راجع الفقرة المتعلقة بالزراعة).

المواصلات ووسائل النقل:

يعتبر التطور المذهل الذي طرأ على وسائل النقل في العصور الأخيرة من الأمور التي تسترعي الانتباه. فقبل اختراع المحرك البخاري كان نقل البضائع والسلع يتم بالسفن عبر البحار والأنهار. بواسطة السفن الشراعية وقبلها بواسطة مراكب مجهزة بمجاديف. ولا شك بأن شحن البضائع بالمراكب الشراعية كان أسرع وأقل كلفة بكثير من الشحن البري القائم على استخدام الدواب. أضف إلى ذلك كلفة الأعلاف التي لا يمكن للدواب السير بدونها، اللهم إلا إذا كانت الرحلة قصيرة. لكن النقل البحري بواسطة السفن الشراعية يعتمد على الأحوال الجوية وخاصة الرياح الموسمية. لذلك لم يكن من السهل التنبؤ سلفاً بما سوف تستغرقه الرحلة من وقت. ففي القرن الثامن عشر مثلاً كانت الرحلة بالسفن الشراعية من اسطنبول إلى البندقية التي تبعد 900 ميل تستغرق حوالي خمسة عشر يوماً إذا كانت الرياح مؤاتية. على حين كانت الرحلة نفسها تستغرق واحداً وثمانين يوماً في الأحوال الجوية المضطربة. وكذلك كان السفر بطريق البحر من الاسكندرية إلى البندقية التي تبعد 1100 ميل، يستغرق من سبعة عشر يوماً إلى تسعة وثمانين يوماً في بعض الحالات. من الواضح إذن أنه كان من الصعب وضع جدول زمني لإقلاع ووصول السفينة إلى الميناء المنشود. أضف إلى ذلك أن السفن كانت صغيرة جداً بالمقاييس

الحديثة. فقد كانت السفينة التجارية عموماً من 50 إلى مئة طن ولا يتجاوز عدد طاقم البحارة الستة أفراد.

لكن تطوراً جذرياً حصل خلال القرن التاسع عشر عندما صارت السفن تجهز بمحركات بخارية تسيّر السفينة بمعزل عن اتجاه قوة الرياح والتيارات. وبذلك أصبح من الممكن وضع جداول زمنية لإقلاع ووصول السفن التجارية. ظهرت البواخر لأول مرة في الشرق الأوسط العثماني بعيد سنة 1820 أي بفترة ليست طويلة بعد شيوعها في أوروبا الغربية. وقد أدى استعمال المحركات البخارية إلى بناء سفن أكبر بعشر أو عشرين مرة من السفن الشراعية. وبعيد سنة 1870 ظهرت باوخر من وزن ألف طن في المياه العثمانية. (قارن ذلك بالباخرة الشهيرة «تايانيك» التي بلغت زنتها 66 ألف طن!).

لكن هذه «الثورة» في وسائل النقل لم تحدث بين عشية وضحاها، ففي الستينيات من القرن التاسع عشر بلغ عدد السفن الشراعية التي أمت ميناء اسطنبول أربعة أضعاف عدد البواخر. وبحلول سنة 1900 أصبح عدد السفن الشراعية لا يشكل سوى 5 بالمئة من السفن التي استقبلها ميناء اسطنبول في تلك السنة. والمدهش في الأمر أن هذه النسبة الضئيلة كانت تمثل زيادة في عدد السفن الشراعية التي أمت العاصمة في السنوات السابقة خلال القرن التاسع عشر. مما يدل على ارتفاع ملحوظ في حركة الشحن البحري.

وبطبيعة الحال فقد أثر ظهور السفن البخارية على الملاحة النهرية، فقد أصبح من الممكن الآن للمراكب أن تتحرك في اتجاه مجرى النهر وعكسه - أي مع التيار وعكسه. وكان النقل عبر الأنهار في السابق يتم في اتجاه واحد فقط، أي في اتجاه التيار. ولعل نهر النيل هو الاستثناء الوحيد لهذه القاعدة. ذلك أن النيل يجري من الجنوب إلى الشمال. على حين أن الرياح تهب عموماً من الشمال إلى الجنوب. وبعبارة أخرى فإن المراكب الشراعية في هذه الحالة قادرة على التحرك في الاتجاهين. ففي الاتجاه الأول تسيروها الرياح وفي الاتجاه المعاكس يسوقها التيار المائي. لكن هذه الظاهرة نادرة جداً في مياه الشرق الأوسط. وكانت العادة المتبعة أن يتحرك المركب مدفوعاً بالتيار النهرية إلى أن يصل إلى المكان المقصود مع حمولته. ومن ثم كان يفكك (أي المركب) وتُباع أخشابه، ذلك لأن العودة به في الاتجاه المعاكس لمجرى النهر يكاد يكون مستحيلاً. وتجدر الإشارة إلى الأنهر الكبيرة مثل الدانوب كان يُستخدم كوسيلة نقل في اتجاه واحد أي من منبعه في عمق البلقان إلى مصبه على البحر الأسود. وكذلك الأمر بالنسبة لنهر دجلة الذي كان يستخدم لنقل البضائع والأفراد من ديار بكر في الأناضول إلى الموصل وبغداد. ورحلة كهذه عبر النهر كانت تكلفتها أقل من نصف تكلفة أي وسيلة من وسائل النقل البري تلك الأيام. هذا بالرغم من عدم كفاية النقل النهرية للسبب الذي تقدم ذكره. لكن المراكب البخارية، كما رأينا، قادرة على

التحرك في اتجاه مجرى الماء وعكسه. وقد كان لذلك أثر هام على حركة النقل انطلاقاً من المناطق الداخلية في حوضي الدانوب ودجلة - الفرات.

لا شك بأن البواخر قد لعبت دوراً بالغ الأهمية في تنشيط وتنمية التجارة إبان القرن التاسع عشر. ولولا التقدم التكنولوجي الكبير في ميدان المواصلات لما تحقق ذلك. وثمة جوانب أخرى لا ينبغي إغفالها وهي أن الأوروبيين في سنة 1914 كانوا يمتلكون 90 بالمئة من السفن التجارية التي كانت تجوب المياه العثمانية، هذا من حيث عدد الأطنان. وقد أدى ذلك إلى نمو المدن الساحلية ذات المرافئ «العميقة» والواسعة، أي التي يمكن أن تستوعب البواخر الضخمة. وقد أسهمت هذه البواخر الكبيرة في نقل الكثير من المهاجرين العثمانيين إلى العالم الجديد شأنهم في ذلك شأن المهاجرين الآخرين من أوروبا الغربية والوسطى.

أدى ظهور البواخر إلى التفكير جدياً بشق قناة السويس في سنة 1859. وقد أثار هذا الحدث طمع الأوروبيين في احتلال مصر (راجع خريطة 5). فقد أدى شق قناة السويس إلى اتباع طريق بحري أقصر بكثير من الطريق التقليدي وأقل تكلفة. ونتيجة لذلك ازدهرت الزراعة في العراق التي أصبحت متوجاتها تصل المستهلكين الأوروبيين عن طريق القناة .

غير أن المدن والبلدات العثمانية التي كانت في الماضي

تعتمد على الطرق التجارية البرية، تضررت كثيراً بعد افتتاح القناة، وبالتالي فقدت بعض مواردها كمحطات على الطرق التجارية البرية. وكان لتحول تجارة العراق والجزيرة العربية وإيران إلى الاعتماد على الطريق البحري عبر القناة أثره السلبي على دمشق وحلب والموصل وحتى بيروت واسطنبول.

بقيت الدواب حتى منتصف القرن التاسع عشر الوسيلة الشائعة لنقل المؤن والبضائع بطريق البر. ومن المعروف أن النقل البري كان عملاً شاقاً إلى جانب كونه بطيئاً إلى درجة أن المسافات كانت تقاس بالأيام وليس بالكيلومترات، وكانت مدة الرحلة تتوقف على فصول السنة ووعورة المسالك. فعلى سبيل المثال كان السفر من طرابزون إلى أرضروم على ظهور الجياد، تُقطع على ثماني مراحل وتستغرق ثمان وخمسين ساعة، علماً بأن المسافة لا تتجاوز 150 ميلاً، وقد وردت هذه المعلومة في كتيب يعود تاريخه إلى سنة 1875 ويبدو أن الغرض منه كان إرشاد الزوار الأجانب الراغبين في التجول في مناطق الأناضول.

يمكن تقسيم العالم العثماني إلى جزأين من حيث وسائل النقل المستخدمة فيه؛ ففي الولايات والمقاطعات البلقانية كانت الخيول والعربات التي تجرها الخيول أهم وسائل النقل. في حين كانت المناطق الأناضولية والعربية تعتمد على الجمال. والواقع أن الجيوش العثمانية اعتمدت إلى حد بعيد على الجمال لنقل المؤن إلى حوض الدانوب، في الوقت الذي كان استخدام الخيول والبغال والحمير أمراً شائعاً على الطرق التجارية الهامة

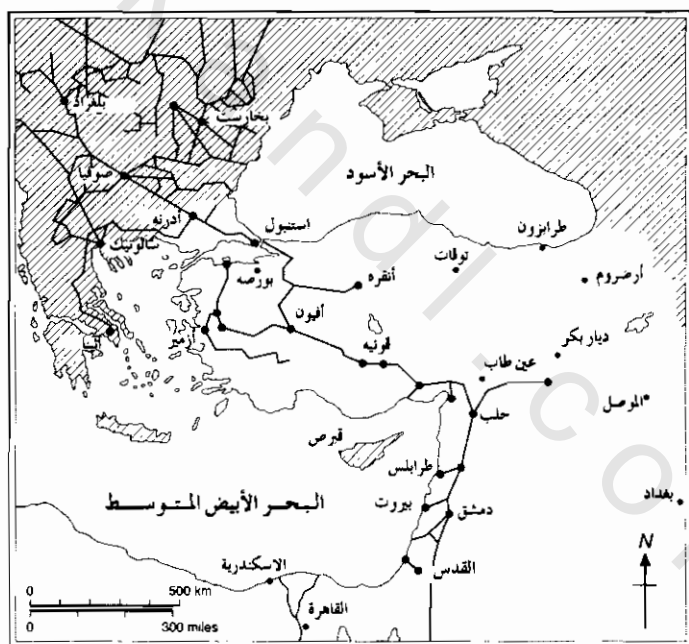
التي تصل تبريز بمرافاً طرابزون. والجدير بالذكر أن الرحلة من سالونيك إلى قينا كانت تستغرق خمسين يوماً في أوائل القرن التاسع عشر. وكانت القوافل تسير مصحوبة أحياناً بعشرين ألف دابة. وفي الستينيات من القرن التاسع عشر كانت طوابير طويلة من العربات والقوافل تنطلق من بلدة كوبرفشتسا في بلغاريا إلى اسطنبول، محملة بالسلع الصناعية، لإعادة بيعها في الأقطار العربية. أما إلى الشرق من الممرات المائية الفاصلة بين الولايات الأوروبية والآسيوية، فكانت الجمال الوسيلة الشائعة لنقل البضائع. ولا يخفى ما للجمال من ميزات فائقة وطاقات في هذا الشأن. فالجمال قادر على حمل ربع طن والسير بها لمسافة 25 كلم، أي 20 بالمئة أكثر مما تستطيع حملة الدواب الأخرى مثل الخيول والبغال. بيد أن البغال والخيول والحمير بقيت الوسيلة المفضلة للرحلات القصيرة نسبياً، ولا سيما على طريق القوافل الشهير الذي يربط تبريز بـ أرضروم. كانت القوافل تستخدم هذا الطريق بمعدل ثلاث قوافل سنوياً، وكانت القافلة الواحدة تصحبها 15 ألف دابة تحمل ما مجموعه 25 ألف طن.

ويقدر عدد الجمال العاملة على «خط» بغداد - حلب بخمسة آلاف جمل في أوائل القرن التاسع عشر، علماً بأن الرحلة من بغداد إلى حلب كانت آنذاك تستغرق ثمانية أيام. أما الرحلة من الاسكندرون إلى ديار بكر التي تبعد 250 ميلاً فكانت تستغرق ستة عشر يوماً. في حين كان السفر عبر طريق القوافل الواصل بين حلب واسطنبول يستغرق أربعين يوماً. وتشير

المصادر إلى أن أربع قوافل كبيرة كانت تنطلق سنوياً من حلب إلى اسطنبول خلال القرن الثامن عشر. وكانت هذه القوافل في أغلب الأحوال تنقل مختلف أصناف السلع الخفيفة مثل الأقمشة والمنسوجات والبهارات. ونادراً ما كانت القوافل تحمل المواد الغذائية لأغراض تجارية وذلك لأن كلفة النقل في هذه الحالة كانت تتجاوز الثمن الذي يمكن أن تُباع به في الأسواق. فعلى سبيل المثال كانت تكلفة شحن كمية من الحبوب من أنقرة إلى اسطنبول (215 ميلاً) ترفع السعر (سعر المبيع) بنسبة 350 بالمئة. لذلك كانت المنتجات الزراعية في الأراضي الخصبة تستخدم لسد حاجات السكان المحليين في حين كان الفائض من الحبوب وغيرها يترك للماشية إذ لم يكن من الميسور تصديره للأسباب السالفة الذكر، اللهم إلا إذا كانت الأراضي المزروعة قريبة من ميناء بحري.

أخيراً تجدر الإشارة إلى عودة العربات (ذات الأربع عجلات) إلى الظهور في الأناضول والبلدان العربية بعد أن اختفت أو كادت أن تختفي بعد زوال الإمبراطورية الرومانية. وهناك ما يشير إلى أن المهاجرين الشركس واليهود الأوروبيين الذين أتوا للاستيطان في فلسطين كانوا أول من أحيا من جديد استخدام العربات. وعلى صعيد آخر فقد أجريت تحسينات على بعض الطرقات. ومن جملة هذه الطرق، الطريق الذي يصل بغداد بحلب والواقع أن هذا الطريق لم ينجز إلا في سنة 1910، وقد اختصر المدة من ثمانية وعشرين إلى اثنين وعشرين يوماً.

ما من شك أن البواخر والسكك الحديدية وظهور القطارات أدى إلى تغيير جذري في وسائل النقل، . يكفي أن نلاحظ أن المقطورة الواحدة كانت تستوعب ما يوازي حمولة 125 جملًا، ولأول مرة في التاريخ أصبح بالإمكان تسويق منتجات الأراضي الخصبة في وسط الأناضول وهوران في سوريا. وخلال سنوات قلائل ازداد عدد المزارعين الذين أخذوا يستثمرون أراضي جديدة، فيما كانت مئات الآلاف من أطنان الحبوب تشحن عن طريق السكك الحديدية (راجع الخريطة 7).



خريطة 7: شبكة السكك الحديدية في الدولة العثمانية وممتلكاتها السابقة في أوروبا سنة



5%

SOCIÉTÉ
du
Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie

M. 408
£ 20
Fcs. 500

Série II.

Gesellschaft der Osmanischen Bahn in Anatolien Ottoman Railway Company of Anatolia

Erlaubungsort: Eski-Schirak - Kerkik - Eski-Chehr - Kankal-Erzerum - Mesur (comptoirs) Eski-Chehr - Lereh

Incorporated in the Ottoman Empire
Incorporated in the Ottoman Empire
Incorporated in the Ottoman Empire

1. October 1910

5% Obligation **5% Debenture** **Obligation de 5%**

M. 408 £ 20 Fcs. 500

D. N. 058113

Diese Staatsanleihe wird auf den 1. October 1910 um 80,000,000 Gold-Lira ausgeschrieben. Die Anleihe wird in 5% Obligationen zu 500 Gold-Lira ausgeschrieben. Datum: im Osmanischen Reich 1910.

N. 408 £ 20 Fcs. 500

Die Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie (Société des Chemins de Fer Ottoman d'Anatolie) ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die am 1. October 1908 in Constantinople gegründet wurde.

Die Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie (Société des Chemins de Fer Ottoman d'Anatolie) ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die am 1. October 1908 in Constantinople gegründet wurde.

Die Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie (Société des Chemins de Fer Ottoman d'Anatolie) ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, die am 1. October 1908 in Constantinople gegründet wurde.

This Debenture is due in one or a series of 80,000,000 Gold Lira on the 1st October 1910, and of the principal amount of 80,000,000 Gold Lira.

N. 408 £ 20 Fcs. 500

The Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie will pay in the amount of 80,000,000 Gold Lira the principal of the respective Company on the 1st October 1910, and of the value of Five hundred and eight Marks - Twenty Pence sterling on the 1st October following the day on which this Debenture shall have been drawn or called in for redemption, on surrender of the same together with all the Coupons and interest on the day next for payment.

As regards the payment of interest, redemption of Capital and Society of this Loan, reference is made in the Conditions of the Loan and the sinking Fund Table printed on the back hereof.

Cette obligation est portée au porteur sur 80,000,000 obligations de la valeur nominale de 500 Liras d'Or et d'un montant total de 80,000,000 Liras d'Or.

N. 408 £ 20 Fcs. 500

L'Assemblée Générale de la Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie a résolu par 17 voix sur 17, au vu de l'article 8 de son statut et de l'article 8 du Pacte de concession, autorisée par l'Etat Ottoman, de verser le principal de cette obligation le 1^{er} Octobre 1910.

Le Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie paiera au porteur de la présente obligation en 80,000,000 Liras d'Or le principal de la présente obligation le 1^{er} Octobre 1910, et de la valeur de Cinq cents et huit Marks - Vingt Pence sterling le 1^{er} Octobre suivant le jour où cette obligation aura été tirée à l'échéance, sur présentation de ce titre et de tous les coupons et intérêts au jour de son remboursement.

Pour le paiement des intérêts, l'amortissement et le service de cet emprunt voir en outre les conditions de l'emprunt et le tableau d'amortissement ci-joint.

Constantinople, 8 August 1910

Société du Chemin de Fer Ottoman d'Anatolie.

Vice-Chairman

Vice-Chairman of the Board

M. 408 • £ 20 • Fcs. 500

صورة 3: شهادة استثمار لشركة «سكة حديد الاناضول» الإصدار الثاني، 1893 - مجموعة المؤلف الخاصة.



صورة 4: مقطورة المسافرين (درجة ثالثة)، سكة حديد برلين - بغداد، 1908
شركة Stereo - Travel - مجموعة المؤلف الخاصة.

هناك عدة أسباب لعدم توافر شبكة سكك حديدية تلبية احتياجات البلدان العثمانية. ومن هذه الأسباب ضآلة الكثافة السكانية وعدم توفر رأس المال الكافي. أما في مصر فقد كان الوضع مختلفاً من حيث انتشار السكان على طول شريط من الأراضي الزراعية الخصبة، وبحلول سنة 1905 كان هناك عدة خطوط رئيسية وفرعية تمر عبر الأماكن الآهلة. جرى تمديد أولى الخطوط الحديدية في الأناضول بين سنتي 1860 و1870. لكن انتشارها في الجزء الأوروبي من الإمبراطورية كان أعم وأشمل نسبياً. ففي سنة 1875 بلغ مجموع أطوال السكك الحديدية 731 ميلاً (1275 كلم). وتشير المصادر إلى أن القطارات العثمانية في سنة 1911 نقلت ما مجموعه 16 مليون

مسافر و2.6 ملايين طن من المواد قاطعة مسافة إجمالية قدرها 4,030 ميلاً (حوالي 6450 كم). والجدير بالذكر أن كافة الخطوط الحديدية فقد جرى تمويلها برؤوس أموال أجنبية، إلا في حالات قليلة، مما سرّع عملية التنمية الاقتصادية وفي الوقت نفسه زاد من سيطرة الأجانب على قطاعي المال والاقتصاد. فعلى سبيل المثال قامت مؤسسات ألمانية بتمويل خط حديد الأناضول. أما شبكة السكك الحديدية في البلقان فقد حوت ما مجموعه 1865 كلم من الخطوط، وأقلّ حوالي ثمانية ملايين مسافر. وفي الأناضول بلغ الطول الإجمالي للخط وفروعه حوالي 2075 كم وأقلّ حوالي سبعة ملايين مسافر. على حين لم يتجاوز عدد المسافرين بالقطار في المناطق العربية 900 ألف مسافر. وتشير هذه الأرقام إلى إحصاءات 1911.

وقد وفرت السكك الحديدية مصدراً جديداً للرزق. فبحلول سنة 1911 أصبح عدد العاملين في ميدان السكك الحديدية في الأراضي العثمانية حوالي 13 ألف عامل وموظف. ومن وجهة أخرى فقد أدت السكك الحديدية إلى المزيد من التواصل بين مختلف رعايا الدولة العثمانية في كل من الأرياف والمدن مما غيّر إلى الأبد العلاقات التي كانت قائمة بين القرية والمدينة. فالقرى والمدن التي كانت تبعد مسيرة أشهر عن بعضها البعض أصبح الآن بالإمكان الوصول إليها في أيام قليلة.

وعموماً كانت شبكة السكك الحديدية العثمانية تتألف من خطوط رئيسية تفتقر إلى العدد الكافي من الخطوط الفرعية،

باستثناء بعض الخطوط الفرعية، مثل الخط المتجه إلى بيروت أو الخط المتجه إلى إزمير وبعض الخطوط الفرعية في المقاطعات البلقانية. ومن الخطوط الرئيسية الخط الممتد من اسطنبول إلى أنقرة، ومن اسطنبول إلى قونية ومن قونية إلى بغداد. لذلك لم يكن هناك بديل غير الدواب لنقل البضائع إلى نقاط التحميل الواقعة على الخطوط الرئيسية ونتيجة لذلك زاد الاعتماد على الدواب لنقل المحاصيل والمنتجات من المناطق الريفية إلى نقاط الشحن على الخطوط الرئيسية. ففي المناطق الإيجية كان يُستخدم حوالي عشرة آلاف جمل لنقل السلع والمواد إلى السكك الحديدية المحلية. وفي محطة أنقرة كنت تجد أحياناً ألف جمل ينتظرون لتفريغ حمولتهم. مما خلق فرص عمل جديدة للكثيرين في الوقت الذي فقد «مخدّمي» القوافل وظائفهم التقليدية.

التجارة

يمكن تقسيم النشاط التجاري إلى قسمين: التجارة الداخلية والتجارة الخارجية. فخلال الحقبة الممتدة من 1700 حتى 1922 كانت التجارة الخارجية أقل أهمية من التجارة الداخلية (التجارة البينية) من حيث الحجم والقيمة.

شهدت التجارة العالمية تقدماً هائلاً خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر. لكن هذا التقدم لا نجد له صدى في الدولة العثمانية. فعلى سبيل المثال تضاعف حجم التبادل التجاري

العالمي بمقدار أربع وستين مرة خلال القرن التاسع عشر. في حين لم تنم التجارة الخارجية للدولة العثمانية إلا بمقدار عشرة أو ستة عشر ضعفاً في الفترة نفسها. والحق أن السوق العثمانية كانت سنة 1600 سوقاً بالغة الأهمية بالنسبة لدول أوروبا الغربية. لكنه بحلول سنة 1900 لم يعد له أهمية تذكر. خلاصة القول أن الاقتصاد العثماني لم يتوقف عن النمو لكنه لم يعد قادراً على مجاراة النمو الاقتصادي لأوروبا الغربية. ومهما يكن من أمر فقد بقيت الدولة العثمانية شريكاً تجارياً هاماً لكل من بريطانيا وفرنسا وألمانيا.

سبق أن أشرنا إلى الدور الفاعل الذي لعبته السكك الحديدية والبواخر في تنمية وتنشيط التجارة في الدولة العثمانية في أوائل ومنتصف القرن التاسع عشر. وقد واكب ذلك تحسين الموانئ والمرافق والمنشآت المتصلة بالنقل البحري.

سنعرض الآن لعاملين إضافيين كان لهما أثراً غير قليل في حركة التجارة على الصعيدين المحلي والعالمي: الحروب من جهة والسياسات التي انتهجتها الحكومة من جهة أخرى. لا شك بأن الحروب كان لها أثراً سيئاً على الحياة التجارية. ففي حالات الحرب يصبح شحن البضائع والمواد عبر الحدود وأحياناً داخل الدولة. والأسوأ من ذلك أن الحروب كان يعقبها انسلاخ أراض عن الدولة وما يترتب على ذلك من تدمير وتخريب للبنية والعلاقات الاقتصادية السائدة منذ قرون. إليك المثالين الآتيين: (1) عندما امتد التوسع الروسي ليشمل المناطق المتاخمة

للساحل الشمالي للبحر الأسود، كانت حصيلة ذلك أن ضمت إلى ممتلكاتها سوقاً هاماً للمنسوجات العثمانية المصدرة من الأناضول. وعموماً فقد أدى التوسع الروسي إلى إضعاف، وأحياناً القضاء على النشاط التجاري والحد من حرية التنقل بين الإمبراطوريتين الروسية والعثمانية. أما المثال الثاني فيتعلق بالمصير الذي آلت إليه حلب بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى. كانت إحدى نتائج هذه الحرب ولادة الجمهورية التركية الجديدة واحتلال الفرنسيين لسوريا. كانت حلب مركزاً هاماً لصناعة النسيج الذي كان يصدر إلى الأناضول. لكن زوال الدولة العثمانية أفقد حلب سوقها التقليدي بعد أن أصبحت خارج الدولة العثمانية البائدة. أضف إلى ذلك أن فرنسا منعت تجار النسيج من تصدير بضاعتهم عبر الأناضول وذلك للهيمنة على اقتصاد البلد وكان من تبعات ذلك انهيار صناعة النسيج في حلب.

وهناك من يقول أن اتباع مثل هذه السياسة كان له أثر بالغ على التجارة والاقتصاد المحليين. في حين يرى آخرون أن التغييرات التي حصلت على المسرح الاقتصادي كانت على وشك الحصول لأسباب موضوعية. ويزعم هؤلاء أن الامتيازات التجارية التي سبقت الإشارة إليها في فصل سابق، قد لعبت دوراً حيوياً في التاريخ الاجتماعي والاقتصادي والسياسي للدولة العثمانية، إذ لولاها لما تسنى للدولة والمجتمع أن يقيما علاقات سياسية وتجارية مع أوروبا الغربية. لكننا في المقابل

نذكرهم بأن تدخل الدول المباشر في الشؤون الاقتصادية للدولة العثمانية تزامن مع الركود الاقتصادي الذي عم العالم في أواخر القرن الثامن عشر. فإذاً يمكن القول بأن السؤال بات يشبه الحديث عن: «أيهما أول البيضة أم الدجاجة؟» ومهما يكن من أمر فقد اتخذت الدولة عدة إجراءات لتحرير التجارة، ومن جملتها (1) القضاء سنة 1826 على الإنكشارية التي استحالت إلى طبقة تدعم الاحتكار وتقيّد حرية التجارة، و(2) إبرام المعاهدة الإنكليزية - التركية (1838) وإصدار مرسومين سلطانيين يتصلان بالإصلاح. الأول في سنة 1839 والثاني في سنة 1856. ونتيجة لذلك لم يعد هناك الكثير من العوائق الرسمية التي يمكن أن تحد من نمو التجارة الخارجية أو الداخلية. لكننا لا نستطيع أن نجزم بمدى أهمية هذه الإجراءات والقرارات في تنمية التجارة والاقتصاد بوجه عام.

من السهل أن نتحدث بإسهاب عن التجارة العالمية، لأن المعلومات المتوافرة لدينا غزيرة وموثقة. والخطوط العامة في هذا الميدان تبدو واضحة. ففي القرن الثامن عشر أصبحت التجارة العالمية تطفئ على التجارة المحلية وخاصة بعد سنة 1750. وقد شهد الربع الأول من القرن التاسع عشر نمواً هائلاً في التجارة العالمية بعد انتهاء الحروب «النابليونية»، وأخذ الميزان التجاري يميل لمصلحة الدول الأخرى على حساب الدولة العثمانية. والواقع أن أصناف السلع والمواد المتبادلة تغيرت تغيراً ملموساً عبر العصور. ففي أوائل القرن الثامن عشر

كان التبادل التجاري محدوداً. إذ كان الاقتصاد العثماني يعتمد على إعادة تصدير السلع الثمينة كالحرير بأنواعه، الذي كان يؤتى به من أقاصي الشرق، والخيوط القطنية. أما الواردات فكانت متنوعة وعلى رأسها السلع الثانوية (الكماليات). وبانتهاء القرن الثامن عشر أخذت الصادرات العثمانية تميل إلى تصدير المواد الأولية أو تلك التي لا تحتاج إلى معالجة مثل القطن الخام والحبوب والتبغ والصوف والجلود. وفي الوقت نفسه ازداد إقبال العثمانيين على استيراد السلع التي تنتجها المستعمرات الأوروبية في العالم الجديد وشرقي آسيا ومن هذه السلع، السكر والأصبغة والقهوة. وكانت أسعار هذه السلع منافسة نظراً لرخص اليد العاملة التي كان معظمها من الرقيق العامل في المزارع والمستعمرات الأوروبية، مما أدى إلى مزاحمة السلع المماثلة التي كانت ترد من بلاد البحر المتوسط مثل السكر والقهوة (من اليمن) والأصباغ (من الهند). وكان العثمانيون إلى جانب ذلك يستوردون كميات من النسيج وخاصة من الهند وبنسبة أقل من أوروبا. ويؤكد بعض الباحثين على أن الميزان التجاري كان لصالح الدولة العثمانية حتى نهاية القرن الثامن عشر.

وكما أسلفنا فقد ازداد حجم التبادل التجاري بين 1840 و1914 من عشرة إلى ستة عشر ضعفاً ما كان عليه. لكن الصادرات الرئيسة بقيت بوجه عام كما كانت في القرن الثامن عشر، أي اقتصر على المواد الغذائية والحبوب بما فيه القمح

والشعير والتبغ والأفيون. إلا أنه بعد 1850 بدأت تظهر بعض السلع الصناعية مثل السجاد والحرير الخام. غير أن بعض السلع أخذت تحظى بأهمية وعناية أكبر تبعاً للظروف والطلب. فعلى سبيل المثال، ازدهرت الصادرات القطنية لفترة خلال القرن الثامن عشر ثم انهارت، لتحيا من جديد إبان الحرب الأهلية الأمريكية. وتلا ذلك فترة من الركود أعقبه انتعاش كبير في أوائل القرن العشرين. أما فيما يتصل بالواردات فقد بقيت السلع الواردة من المستعمرات تحتل المقام الأول. في حين أصبح الطلب على سلع معينة مثل النسيج بأنواعه، والآلات والزجاج، أكثر بكثير مما كان عليه في القرن الثامن عشر.

نعود إلى التجارة الداخلية، فنقول: إن حجم التجارة الداخلية وقيمتها تجاوزت كثيراً حجم التجارة مع العالم الخارجي. وبالرغم من عدم توافر المعطيات الكافية، هناك بعض الشواهد على أهمية التجارة الداخلية ضمن الأراضي العثمانية. أولاً: يفيدنا السفير الفرنسي في اسطنبول سنة 1759 بأن مجموع ما استوردته الإمبراطورية العثمانية من النسيج يكاد يكفي لإكساء 800 ألف شخص سنوياً. في حين كان عدد السكان آنذاك يتجاوز العشرين مليون نسمة. ثانياً: في سنة 1914 كانت الدولة العثمانية تصدر 25 بالمئة من إنتاجها الزراعي. ويُستدل من ذلك على أن تجار الخضار والحبوب كانوا يقومون ببيع وتوزيع 75 بالمئة من الإنتاج الزراعي للمستهلك المحلي. ثالثاً: هناك ما يشير إلى أن السلع العثمانية المتداولة في أسواق ولاية دمشق

بين سنتي 1860 و1870 بلغت قيمتها خمسة أمثال قيمة السلع المستوردة من البلاد الأجنبية. رابعاً وأخيراً: هناك بعض الإحصائيات المتصلة بالتجارة المحلية في ثلاث مدن عثمانية وهي ديار بكر والموصل وخربوط وهي بلدات صغيرة نسبياً ولا يمكن اعتبارها مراكز تجارية هامة. وبالرغم من ذلك فقد بلغ حجم تجارة هذه المدن مجتمعة ما يعادل مليون جنيه استرليني بين سنتي 1890 و1899، وهذا يساوي 5 بالمئة من قيمة كافة الصادرات العثمانية خلال الفترة المشار إليها. وهذا رقم كبير بالنظر إلى أننا نتحدث عن مدن لا تحظى بأهمية تجارية تذكر. فما بالك والحالة هذه بالمدن والبلدات العثمانية الأخرى. ومما لا شك فيه أن حجم التجارة الداخلية لأي مركز تجاري مثل اسطنبول أو أدرنة أو سالونيك أو بيروت أو دمشق وحلب، كان أكبر بكثير من حجم تجارة المدن الثلاث مجتمعة. أضف إلى ذلك العشرات من المدن الصغيرة والمتوسطة التي أغفلنا أخذها بالحسبان لعدم توافر الوثائق والمعطيات. صفوة القول أن التجارة الداخلية (البينية) كانت تفوق بكثير من حيث الأهمية، التجارة الخارجية وتحتل المرتبة الأولى في الحركة الاقتصادية.

ترتب على تزايد النشاط التجاري على الصعيد الدولي بروز طبقة من التجار العثمانيين غير المسلمين. والحق أن التجار المسلمين بدأوا خلال القرن الثامن عشر يفقدون مكانتهم في ميدان التجارة وأخذ التجار الأجانب والعثمانيون من غير المسلمين يهيمنون على التجارة الخارجية. كانت التجارة

الخارجية في بداية الأمر بشكل عام بأيدي التجار الأوروبيين. وبحلول القرن الثامن عشر أخذ هؤلاء التجار يتعاونون مع التجار المحليين غير المسلمين ويساعدونهم أيضاً في الحصول على شهادات (براءات) تمنحهم امتيازات كالتي يتمتع بها التاجر الأجنبي مثل الإعفاء من رسوم أو ضرائب معينة. فعلى سبيل المثال مُنحت سنة 1793 في حلب 1500 براءة لغير المسلمين. وبالرغم من أن الأجانب كانوا يهيمنون على التجارة الخارجية للدولة في مطلع القرن التاسع عشر فقد أخذ عملاؤهم المحليين من غير المسلمين يحلون محلهم تدريجياً. ولعل أبلغ مثال على ظهور هذه الطبقة الجديدة من التجار غير المسلمين هو وجود لائحة بالتجار المسجلين في اسطنبول يعود تاريخها إلى أوائل القرن العشرين، وتتضمن اللائحة أسم ألف تاجر. والجدير بالملاحظة أن ثلاثة بالمئة فقط من هؤلاء التجار من الإفرنسيين أو البريطانيين أو الألمان في حين كانت غالبية باقي التجار من العثمانيين غير المسلمين. بقي أن نشير إلى أن التجار المسلمين احتفظوا بسيطرتهم على التجارة الداخلية بما فيه بيع أو توزيع السلع المستوردة من الخارج.

الزراعة:

بقيت الإمبراطورية العثمانية عبر تاريخها تعتمد بالدرجة الأولى على الزراعة. بمعنى أن اقتصادها كان قائماً على الزراعة. إلا أنها كانت تفتقر إلى الأيدي العاملة ورؤوس الأموال. كانت غالبية السكان (من 80 إلى 90 بالمئة) تعيش وتقتات مما تنتجه

الأرض. وهنا تجدر الإشارة إلى أن أغلب المناطق المزروعة كانت تستثمرها عائلة واحدة. لذلك كانت أغلب الأراضي المستغلة لا ترقى إلى مصاف المزارع الكبيرة. ومهما يكن من أمر فقد بقيت الزراعة المصدر الأساسي لثروة البلاد وعماد اقتصادها، بالرغم من عدم وجود إحصائيات رسمية يمكن أن تفيدها في هذا الشأن. إلا أنه ثمة مؤشرات تشير إلى الأهمية البالغة للقطاع الزراعي. يكفي التنويه إلى أن الضرائب على الأراضي الزراعية والأعشار بلغت حوالي 40 بالمئة من عائدات الإمبراطورية في منتصف القرن التاسع عشر. ومن هذه العائدات الرسوم الجمركية على الصادرات التي كان معظمها سلع زراعية.

من الواضح إذن أن معظم رعايا الإمبراطورية كانوا يعملون في الزراعة. وكانت غالبيتهم من الفلاحين الذين اعتمدوا في معاشهم على زراعة البقول والخضار لاستهلاكهم الخاص. وعموماً كانت الحبوب أهم المحاصيل الزراعية، ومن ثم الزيتون والفواكه والخضار. وفي كثير من الحالات كانوا يعتنون بتربية الماشية والاستفادة من حليبها وصوفها. كان الخبز والخضار والألبان الطعام الأساسي لمعظم الفلاحين وأسرهم، ونادراً ما كانوا يأكلون اللحوم. ذلك لأن مواشيهم كانت تُربى لصفوها أو وبرها الذي كانت النساء في الأسرة تستخدمه للغزل وتنسج منه أقمشة للاستهلاك الشخصي. وفي الكثير من الأقاليم سواء أكانت في أوروبا العثمانية أو في آسيا، كان بعض أفراد الأسرة يعملون كبائعين متجولين لبيع السلع التجارية أو

المتوجات المنزلية. كان القرويون البلقانيون يسافرون أحياناً إلى الأناضول وسورية لتسويق وبيع منتجاتهم من المنسوجات الصوفية وربما استغرقت رحلتهم بضعة أشهر. في حين كان النساء والرجال في غرب الأناضول يقومون بغزل الصوف وبيعه إلى الحائكين في المدن. وفي بعض المناطق كان الرجال والشباب يتركون قراهم ويسافرون إلى اسطنبول ومناطق أخرى بعيدة بحثاً عن عمل. خلاصة القول أن الأسر في الأرياف الزراعية اعتمدت في معاشها على جملة من الأنشطة الاقتصادية وليس حصراً على الزراعة.

في اعتقادنا أن الصورة التي رسمناها تعكس إلى حد بعيد الأوضاع السائدة بين سنتي 1700 و1900. لكنه حصل في الوقت نفسه تحولات كبيرة في القطاع الزراعي سنعرض لها الآن.

لنأخذ أولاً الأهمية المتنامية للعشائر الرحل وأثرها في المجتمع الزراعي العثماني. كانت الأرياف مستقراً للفلاحين وفي الوقت نفسه كانت مسرحاً للعشائر الرحل المتنقلة من بقعة إلى بقعة بحثاً عن المراعي. وقد لعبت هذه العشائر دوراً غير بسيط في اقتصاديات البلاد من حيث المنتجات الحيوانية والمنسوجات إلى جانب الخدمات الأخرى في مجال النقل وغيره. واعتمد بعض هذه العشائر الرحل على تربية الأغنام لبيعها في المدن. والبعض الآخر على زراعة الحبوب، وأحياناً إلى مجرد بذر بقعة معينة وتركها، ثم العودة إليها في موسم الحصاد. ومع ذلك لا يمكن اعتبار تلك العشائر الرحل عنصراً فاعلاً في الحياة

التجارية والزراعية. والحق أنهم كانوا مصدر صداع سياسي للدولة التي حاولت من جانبها السيطرة عليهم وكبح جماحهم. وسبق أن أشرنا إلى البرامج التي وضعتها الدولة لتوطينهم في وقت كان اللاجئون يتقاطرون من المناطق التي انسلخت عن الدولة العثمانية. وقد أدى ذلك إلى لجوء بعض هذه العشائر إلى الاعتماد على الزراعة بدلاً عن تربية الماشية الذي يتطلب التنقل من مكان إلى مكان بحثاً عن المراعي.

ومن التطورات الأخرى في ميدان الزراعة، التحول إلى إنتاج المزيد من السلع الزراعية لتلبية احتياجات السوق مما لزم استثمار المزيد من الأراضي وبيع إنتاجها في الأسواق المحلية أو لتصديرها للخارج. وهناك عدة عوامل أدت إلى زيادة حجم الإنتاج الزراعي، لعل أهمها العوامل الثلاثة التالية:

أولاً: ارتفاع الطلب محلياً وعالمياً، وخاصة بعد سنة 1840 عندما أصبحت الدول الأوروبية أكثر ثراءً وبالتالي أصبح تجارها يستوردون أصنافاً متنوعة من السلع. هذا بالإضافة إلى الأسواق المحلية التي شهدت نمواً في الاستهلاك نتيجة لاتساع رقعة المدن. وبفضل السكك الحديدية أصبحت شحنات الحبوب تصل تباعاً إلى مرافئ اسطنبول وسالونيك وإزمير وبيروت بالإضافة إلى إمكانية شحن الخضار والفواكه مباشرة إلى أسواق هذه المدن.

ثانياً: نجم عن تحول الإنتاج الزراعي من الإنتاج للاستهلاك

الآني إلى الإنتاج لتلبية حاجات السوق، أن الضرائب بأنواعها صارت بصورة متزايدة تسدد نقداً. ويزعم بعض المؤرخين أن إصرار الدولة على جباية الضرائب نقداً دفع المزارعين / الفلاحين إلى الزراعة ليس لتحقيق الاكتفاء الذاتي لهم ولأسرهم فحسب، وإنما لبيع محاصيلهم مقابل دفعات نقدية تمكثهم من دفع ما يترتب عليهم من ضرائب. ويجنح بعض المؤرخين إلى اعتبار ذلك العامل الأهم في ولادة «اقتصاد السوق». ويشدد البعض الآخر على أهمية الدور الذي لعبته الجزية المفروضة على أهل الذمة في التاريخ العثماني. وذلك لأن الدولة كانت تطالب بدفع الجزية نقداً. وقد بقي المسيحيون لعدة قرون يدفعون الجزية نقداً مما أدى إلى مزاولتهم العمل التجاري في وقت مبكر. لكن هذا التحليل يدفعنا للتساؤل: إذا كان الأمر كذلك، فلماذا كان اليهود أقل نشاطاً في العمل التجاري من المسيحيين؟ في اعتقادنا أن العامل الهام هنا ليس الجزية أو الضرائب النقدية بل الامتيازات الأجنبية وحماية الدول الأوروبية الكبرى ورعايتها للعثمانيين المسيحيين. في حين أن اليهود لم يكونوا يتمتعون بامتيازات مماثلة. وبقينا أن الفوائد التي جناها المسيحيون العثمانيون من الامتيازات الممنوحة للأجانب مكنتهم من لعب دور بارز في الحياة التجارية والاقتصادية للبلاد.

ثالثاً: أما العامل الثالث فيتلخص في الإقبال المتزايد للمزارعين / الفلاحين على شراء السلع الاستهلاكية مما دفع العاملين بالزراعة إلى زيادة إنتاجهم الزراعي للحصول على المال

اللازم لشراء مختلف السلع التي باتت متوافرة في الأسواق وخاصة السلع المستوردة التي كانت تباع بأسعار زهيدة وتلبي مختلف الاحتياجات والأذواق. والواقع أن ظاهرة تزايد الاستهلاك المحلي أخذت تظهر في القرن الثامن عشر وكان من أبرز معالمها الفترة التي عرفت بـ «عصر ورده التوليب» بين سنتي 1718 و1730. ونتيجة لازدياد الطلب على السلع الاستهلاكية كان لا بد للفلاحين والزراع من زيادة إنتاجهم للحصول على المال اللازم لشراء ما يحتاجونه من السلع. وهكذا أخذ القطاع الزراعي يتحول من اقتصاد بدائي إلى اقتصاد السوق. لذلك لزم الأمر أن يعمل الفلاحون وأسرههم بجد واجتهاد أكثر ليس لتسديد ضرائبهم نقداً فحسب ولكن لشراء ما يحتاجونه من السلع الاستهلاكية، وهذا بالطبع يتطلب توافر السيولة النقدية.

ترتب على زيادة الإنتاج الزراعي استغلال مساحات أكبر من الأراضي الزراعية. فمنذ مطلع القرن الثامن عشر حتى نهاية الدولة بقيت أراضٍ شاسعة غير مستثمرة. والواقع أن معظم هذه الأراضي تم استثمارها تدريجياً. ولم ينته العمل في هذا الشأن إلا في الخمسينيات من القرن العشرين. وتجدر الإشارة إلى أن الفلاحين وأسرههم كانوا في بعض الأحيان يقومون باستغلال الأرض لمصلحة المالك مقابل نصيب من محصول هذه الأراضي التي كان أغلبها في الماضي مراعى للماشية قبل أن تُزرع. ومن الأمثلة على ذلك الأراضي الخصبة في مقاطعتي مولداقيا وواليشيا، حيث عمد الزعماء المحليون إلى إكراه

الأهالي على استغلال المزيد من هذه الأراضي. وفي أماكن أخرى من الدولة أخذ الملايين من اللاجئين يستغلون مساحات شاسعة من الأراضي البكر. في حين استوطنت أعداد أخرى من اللاجئين المناطق المأهولة. لكن أعداداً كبيرة أيضاً استقرت في بعض المناطق الخالية نسبياً وقامت بفلاحة وزراعة أراضٍ لم تستغل منذ عدة قرون. ومن هذه الأراضي تلك الواقعة في هضبة الأناضول والسهوب الواقعة بين الصحراء السورية والساحل.

غني عن البيان أن التجمعات السكانية العاملة في القطاع الزراعي أخذت تظهر بادئ ذي بدء في المناطق القريبة من مصادر المياه، مثل حوض الدانوب والوديان النهرية في بلغاريا والأقاليم الساحلية في مقدونية بالإضافة إلى الساحل الغربي للأناضول وشبكة الأنهار المحاذية له. وقد شهد القرن التاسع عشر توسعاً في النشاط الزراعي في هذه المناطق وكذلك في المناطق الداخلية في فترة لاحقة.

وعلى ذلك فقد نشأ الكثير من المزارع الواسعة، لكن عدد هذه المزارع لم يشكل سوى نسبة صغيرة من مجموع الأراضي الزراعية خلال الفترة الممتدة من 1700 إلى 1922. وكان مما سهّل استملاك مساحات كبيرة من الأراضي الزراعية خلوه هذه الأراضي في أغلب الأحيان من الفلاحين والزراع. ومن الأمثلة على ذلك سهل تشوكوروثا في جنوب غرب الأناضول وأراضٍ أخرى في البلقان. والجدير بالذكر أن هذه الأراضي كانت أراضٍ

بكر لم يمسه المحراث قبل القرن الثامن عشر. وبحلول سنة 1900 أصبح سهل تشوكوروكا يضم مزارع وأطياناً تغطي مساحات واسعة. وحصل الشيء نفسه في السهول الوسطى المحيطة بمدينة حماة في سورية. لكن معظم المناطق في الإمبراطورية بقيت تعتمد على صغار المزارعين سواء أكان المزارع مالكاً أو مستأجراً.

أما فيما يخص الإنتاجية - أي ما يغله المتر المربع من الأرض - فقد طرأ بعض التحسن في هذا الشأن، وذلك بفضل عدد من مشاريع الري والأهم من ذلك استخدام معدات وأدوات زراعية حديثة. وبحلول سنة 1900 أخذ استعمال المحارث الحديدية ينتشر في البلقان والأناضول والأرياف العربية، بالإضافة إلى الحصادات. ومع ذلك لم يتم استغلال الموارد المتاحة بشكل مكثف. أما ازدياد حجم الإنتاج الزراعي فقد جاء نتيجة لاستثمار مساحات أكبر من الأراضي.

أدى الإنتاج الزراعي المتزايد لتلبية حاجات السوق، إلى تغيير في طبيعة العلاقات بين العاملين في ميدان الزراعة. إذ بدأ يظهر في بعض المناطق عمال زراعيون يقومون بجني المحاصيل والفلاحة مقابل أجر نقدي يتقاضونه لقاء عملهم. ففي غرب وجنوب شرق الأناضول أخذت جماعات من العمال المتنقلين تقوم بمهمة جني المحاصيل في المواسم الزراعية في المزارع الكبيرة أو بعضها. لكن الأسلوب السائد كان يقوم على جعل الفلاحين يستغلون الأرض لمصلحة المالك مقابل جزء متفق

عليه من المحصول. ففي مولدافيا وواليشيا طُبِقَ هذا الأسلوب بصورة قاربت حد الاستعباد للفلاح، موجز القول أن كبار الملاكين في القرن الثامن عشر عمدوا إلى تأجير أراضيهم إلى الفلاحين الذين ترتب عليهم دفع ضرائب لا تطاق وتقديم خدمات مجانية ناهيك عن الإيجارات الباهظة التي فرضها عليهم المالكون .

على سبيل المثال، كان الفلاحون مدينون باثني عشر يوم عمل للمالك. ولكن بحلول منتصف القرن التاسع عشر أصبح الفلاح مجبراً بالعمل مجاناً لمدة تتراوح بين 24 و50 يوماً في السنة علاوة على عمله في زراعة الأرض والعناية بها على مدار السنة، وهي أوضاع أسوأ بكثير مما كان سائداً في الإمبراطوريتين المجاورتين: الروسية والنمساوية .

ومن جهة أخرى، شهدت بعض المناطق العثمانية شكلاً من أشكال الاستثمار الجماعي أو المشترك للأرض؛ حيث كان الفلاحون يتعاونون في زراعة وفلاحة بقعة من الأرض ويتقاسمون المحصول، كما كان يحصل في بعض المناطق في العراق وفلسطين حيث كانت بعض العشائر تعمل بالزراعة وتتقاسم المحاصيل تحت إشراف وإدارة شيخ العشيرة.

وأخيراً كان امتلاك الأجانب للأراضي أمراً غير مألوف وغير شائع بالرغم من الضعف السياسي الذي كانت الدولة العثمانية تعاني منه. والحق أن قانون ملكية الأراضي أصبح بعد سنة 1867

يخول الأجانب حق امتلاك العقارات، إلا أن ذلك لم يكن بالأمر السهل من الوجهة العملية نظراً للمعارضة الداخلية لهذا الأمر من قبل بعض شرائح المجتمع العثماني.

الصناعة:

بقيت أغلب الصناعات العثمانية قائمة على الصناعات اليدوية بالرغم من زيادة ملحوظة في استخدام المعدات الميكانيكية. وتزايد عدد النساء العاملات في الصناعات الريفية. وكذلك عدد الحرفيين العاملين في المدن، ولكن بنسبة أقل. إلا أن الصناعات العثمانية لم يكتب لها الانتشار في الأسواق الخارجية، إذ بقيت تركز على تلبية احتياجات الأسواق المحلية التي كانت في حد ذاتها أسواقاً هائلة ومنافسة. وبالرغم من ذلك فقد كان هناك بعض الصناعات المخصصة للتصدير الخارجي.

أنشئ بعد سنة 1875 عدد صغير من المصانع وكانت معظم هذه المصانع في المدن العثمانية الأوروبية بالإضافة إلى اسطنبول وغربي الأناضول. لكن الإنتاج الصناعي المُمكن (أي المزود بالماكينات أو الآلات لتحل محل الجهد البشري أو الحيواني) لم يشكل في أحسن الأحوال سوى جزءاً يسيراً من الناتج الإجمالي. بقي أن نشير إلى وجود بعض مصانع النسيج والغزل المُمكنة في جنوب غرب الأناضول وفي مراكز أخرى مثل بورصة ولبنان. وهنا نشير إلى أن المدن الساحلية الهامة مثل سالونيك وإزمير وبيروت بالإضافة إلى اسطنبول كانت أهم

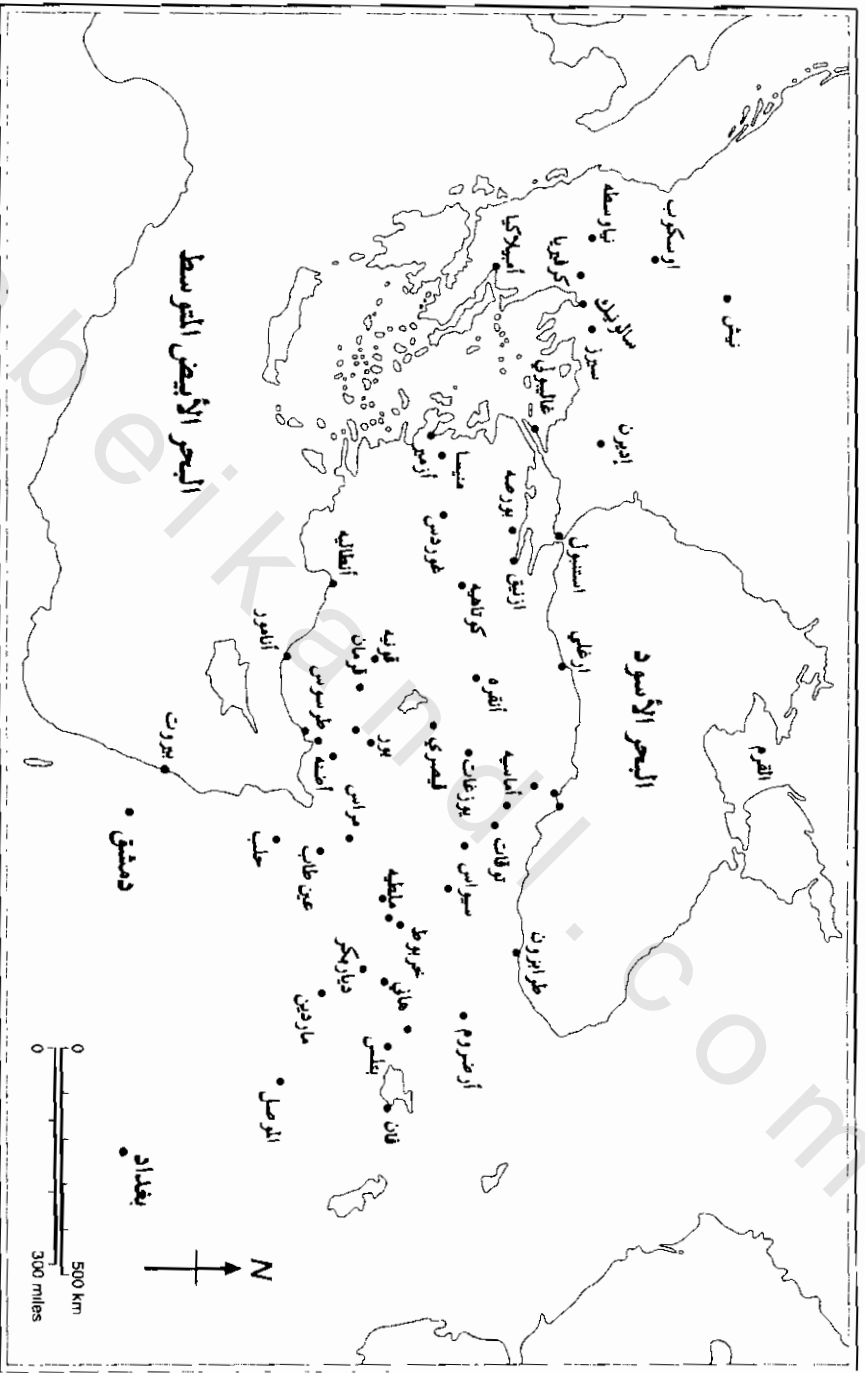
مراكز الصناعات الممكنة. والواقع أن، 25 بالمئة فقط من القطن المغزول في سنة 1911 كان بفضل المغازل الميكانيكية، في حين أن واحداً بالمئة فقط من المنسوجات القطنية المستهلكة في الإمبراطورية كان من نتاج آلات النسيج. وسبب ذلك يعود إلى عدم توافر رؤوس الأموال لتطوير الصناعة.

ومهما يكن من أمر فقد مر قطاع الإنتاج في الدولة العثمانية بعدة مراحل اجتازها بنجاح لا سيما وأن الدولة لم تواجه الثورة الصناعية وما أحرزته هذه الثورة من إنجازات في ميدان التكنولوجيا والاستفادة القصوى من الأيدي العاملة. في إنتاج سلع رخيصة وجيدة الصنع. والحق أن شدة الطلب على السلع العثمانية المصنوعة يدوياً لم تضعف إلا في أواخر القرن الثامن عشر، حين أخذت المنسوجات الحريرية الثمينة والخيوط القطنية والجلود بأنواعها، تفقد ميزاتها في الأسواق الخارجية. ويمكن القول أن الصادرات العثمانية من السلع العالية الجودة أخذت منذ أوائل القرن التاسع عشر تختفي من الأسواق العالمية. لكن الإنتاج للأسواق الخارجية ما لبث أن انتعش حوالي سنة 1850 بعد نصف قرن من الركود، استجابة لارتفاع الطلب على الحرير الخام وخاصة السجاد الشرقي الذي كان يُصنع في وسط الأناضول وفي لبنان أيضاً. وبفضل استخدام الآلات إلى جانب العمل اليدوي لإنتاج الخيوط الغزلية والأصباغ ازدهرت صناعة السجاد استجابة لإقبال الأوروبيين والأمريكيين على شراء السجاد الشرقي. وبحلول سنة 1914 بلغ عدد العاملين في صناعة

الغزل والنسيج حوالي مئة ألف عامل وصانع، ثلثاهم في قطاع صناعة السجاد. والجدير بالذكر أن غالبية العمال كانت من النساء والفتيات اللواتي كن يعملن لقاء أجور زهيدة أدنى من الأجور التي كان يتقاضاها العمال في القطاع الصناعي.

كانت الغالبية الساحقة من المنتجين تستهدف تلبية احتياجات الأسواق المحلية لا سيما وأن عدد المستهلكين في الدولة العثمانية كان لا يقل عن 26 مليون مستهلك يعيشون في المناطق المتاخمة والقريبة من المصانع، وأحياناً في مناطق نائية من الإمبراطورية. بقي أن نشير إلى عدم وجود دراسة وافية لنشاط هؤلاء المنتجين أو الصناع لأن أغلبهم لم يكن ينتمي إلى مؤسسات أو شركات تحتفظ بسجلات. والواقع أن المنتجين خارج إطار المصانع كانوا خليطاً من صغار الكسبة وأصحاب الورش المنتشرة هنا وهناك في المدن والأرياف. فعلى سبيل المثال كان غزل الصوف والقطن من الصناعات اليدوية المنتشرة في مواقع كثيرة (تبين الخريطة 8 بعض هذه المواقع) علماً أنه كان هناك بعض مصانع للغزل الآلي في إزمير وسالونيك وأضنه.

بقي أن نشير إلى دور الجمعيات الحرفية و«نقابات» التجار وأثرها في الحياة التجارية. والحق أن تحكم هذه المؤسسات في الإنتاج أخذ بالاضمحلال خلال الفترة الممتدة من 1700 إلى 1922. ومن الجائز أن تكون الأزمة الاقتصادية والتضخم الذي عمّ البلاد في السنين الأخيرة من القرن الثامن عشر قد دفع المنتجين إلى توحيد صفوفهم وتنظيمها من خلال جمعيات أو



خريطة 8: بعض مراكز غزل الصوف والقطن إبان القرن التاسع عشر

نقابات لحماية مصالحهم. وهناك أدلة على قيام أعداد من العمال والصناع بشراء معداتهم وأدواتهم بصورة مشتركة، لكنهم غالباً ما كانوا يخضعون لسيطرة بعض التجار والصناع الأثرياء، كما حصل مثلاً في جنوب بلغاريا^(*). هذا في الوقت الذي كانت الصناعات العثمانية تعاني من منافسة السلع الأجنبية في أعقاب الثورة الصناعية.

سعت الجمعيات الحرفية ونقابات التجار عموماً إلى حماية مصالح أعضائها بالحد من الإنتاج حيناً، والتحكم بجودة السلعة وسعرها حيناً آخر. وهذا ما يبرر ارتفاع تكاليف إنتاج تلك السلع الخاضعة لسيطرة النقابات والجمعيات الحرفية لضمان دخل كاف لأعضائها. ويذهب بعض المؤرخين إلى أن النقابات كانت إحدى الأدوات التي استخدمتها الدولة لبطش سيطرتها. ونحن لا نعتقد بصحة هذه المقولة. كان زعماء النقابات والجمعيات الحرفية في كثير من الأحيان يلجأون إلى المحاكم عندما يضطرون إلى رفع أسعار سلعهم وذلك لتسجيل الأسعار الجديدة بعد الحصول على إذن رسمي بهذا الشأن. وهناك ما يشير إلى أن بعض الجمعيات الحرفية عمدت إلى إنشاء ما يمكن تسميته بلغة اليوم صندوقاً للتأمين الاجتماعي لتغطية نفقات الأعضاء في حالات المرض أو لتسديد نفقات الجنائز أو لمساعدة الأرمال وأطفالهن.

(*) هذا ما توصلت إليه ثريا فاروقي التي تدرس حالياً تطور الجمعيات الحرفية والعمل النقابي.

صورة 5: مسيرة حاشدة لعدد من التظاهرات النيابية في مدينة أمسية إبان القرن التاسع عشر.



ويبدو أن النقابات والجمعيات الحرفية كانت متطورة في اسطنبول أكثر من مثيلاتها في باقي أنحاء الدولة وخاصة في المدن الكبرى مثل سالونيك وبلغراد وحلب ودمشق. وهذا لا ينفي وجود تنظيمات نقابية في بعض المدن الصغيرة مثل أماسيه.

سبق أن أشرنا إلى فصائل الإنكشارية وتحول هذه الفئة إلى الاعتماد في معاشها أكثر من ذي قبل على بعض الصناعات اليدوية. والحق أن الإنكشارية لعبوا دوراً نشطاً وحيوياً في التنظيمات النقابية حتى 1826. وجدير بالملاحظة أن السواد الأعظم من أعضاء هذه التنظيمات كانوا ينتمون إلى طبقة الإنكشارية. وأصبح نشاطهم في بعض المدن مثل اسطنبول وحلب يشبه الحماية التي تؤمنها عصابات المافيا لبعض عملائها. ويبدو أن سطوتهم طالت قطاعي البناء والشحن. وقد تدخل الإنكشارية المرة تلو الأخرى في إذكاء نار الفتنة الداخلية وأطاحوا بأكثر من وزير وسلطان، وفي الوقت نفسه تزعموا عدة حركات شعبية للدفاع عن التنظيمات النقابية وامتيازاتها. ففي بلغاريا مثلاً هبوا للدفاع عن النقابات المهنية التي باتت أعضاؤها يخشون فقد موارد رزقهم نتيجة للعمالة الرخيصة في الريف (*).

(*) دونالد كواتارت، Jamissaries, artisans and the question of Ottoman decline, 1730-1826, (Istanbul, 1993), 197-203.

لذلك كان قضاء السلطان محمود الثاني على الإنكشارية وأعوانهم بمثابة ضربة قاسية للتنظيمات النقابية في الوقت الذي كانت وتيرة التنافس التجاري تتصاعد في أعقاب الحروب النابليونية. ونتيجة لفقدان التنظيمات النقابية لأحد دعائمها الأساسية من جهة وإصرارها على رفع الأسعار لمصلحة أصحاب المهن والصناعات من جهة أخرى، بدأت هذه التنظيمات تتلاشى. ففي دمشق على سبيل المثال، تدبّت أجور العمال والحرفيين بين سنتي 1830 و1880، بحيث أصبح من الصعب على هذه الفئة جمع رأس المال الكافي لمزاولة حرفهم. وعلى أية حال، فقد أخذ يتلاشى دور التنظيمات والجمعيات الحرفية في الحياة الاقتصادية. إلا أن بعض الجمعيات الحرفية بقيت تراول نشاطها في بلغاريا وفي مدينة حلب حتى زمن متأخر، بيد أن نشاط هذه يشبه غرف التجارة التي لا يتعدى نشاطها تسجيل أسماء التجار والصناعيين. نخلص إلى القول أن تحكّم الجمعيات الحرفية بالإنتاج خفت وطأته. لكن حجم الإنتاج لم ينخفض وإنما انتقل في الكثير من الحالات إلى أيدي الصناعات والحرفيين المستقلين في المدن والأرياف.

وإذا عدنا قليلاً إلى الوراء سنلاحظ أن المنتجين منذ القرن الثامن عشر أخذوا يتوجهون صوب القرى والأرياف نظراً لرخص اليد العاملة. فعلى سبيل المثال تذكر المصادر انتقالاً من مدينة توقات في شمال الأناضول إلى المدن الصغيرة والقرى المجاورة. وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن توقات كانت

إحدى مراكز الصناعات اليدوية. وهناك وثائق تشير إلى تكرار هذه الظاهرة في بلغاريا وكذلك في حلب. ومما يلفت النظر تزايد عدد النساء والفتيات العاملات في ميدان الإنتاج زيادة ملموسة. وتشير الأدلة إلى وجود الكثير من البيوت التي كانت النساء يقمن فيها بأعمال الغزل والحياكة وكان التجار يدفعون لهن أجورهن تبعاً لعدد القطع المنجزة. ومما لا شك فيه أن النساء كن على الدوام يتقاضين أجوراً زهيدة مقارنة بالرجال، كما هو الحال في سائر أنحاء العالم. خلاصة القول أن مراكز الصناعة انتقلت من الاعتماد على العمال والصناع في إطار التنظيمات الحرفية، إلى الاعتماد على العمالة النسوية غير المنظمة في كل من المدن والأرياف.

بعض المراجع المفيدة

Entries marked with a * designate recommended readings for new students of the subject.

Akatli, Engin Deniz. «Gedik implements, mastership, shop usufruct, and monopoly among Istanbul artisans, 1759 - 1850», *Wissenschaftskolleg Jahrbuch* (1986), 226 - 31.

Blaisdell, Donald. *European financial control in the Ottoman Empire* (New York, 1929).

* Braudel, Fernand. *The Mediterranean and the Mediterranean world in the time of Philip II*, 2 vols. (New York, 1973).

Duman, Yüksel. «Notables, textiles and copper in Ottoman Tokat, 1750 - 1840». Unpublished Ph. D. dissertation, Binghamton University, 1998.

Erdem, Hakkan. *Slavery in the Ottoman Empire and its demise, 1800 - 1909* (New York, 1996).

* Faroqhi, Suraiya. «Agriculture and rural life in the Ottoman Empire (c. 1500 - 1878)», *New Perspectives on Turkey*, Fall (1987), 3 - 34.

Faroqhi, Suraiya, ed., «Special issue on Ottoman Trade», *New Perspectives on Turkey*, Fall (1991).

* Gerber, Haim. *The social origins of the modern Middle East* (Boulder, CO, 1987).

* Goldberg, Ellis, ed. *The social history of labor in the Middle East* (Boulder, CO, 1996).

Gould, Andrew Gordon. «Pashas and brigands: Ottoman provincial reform and its impact on the nomadic tribes of southern Anatolia 1840 - 1885». Unpublished Ph. D. dissertation, University of California, 1973.

Gounaris, Basil. *Steam over Macedonia, 1870 - 1912* (New York, 1993).

Hutteroth Wolf - Dieter. «The influence of social structure on land division and settlement in Inner Anatolia», in Peter Benedict, Erol Tümertekin and Fatma Mansur, eds., *Turkey: geographic and social perspectives* (Leiden, 1974), 19 - 47.

Inalik, Halil. «The emergence of big farms, çiftlıks: state, landlord and tenants», in Keyder and Tabak, cited below, 17 - 53.

Kafadar, Cemal. «Yeniçeri - esnaf relations: solidarity and conflict». Unpublished M.A. thesis, McGill University, 1981.

Karpat, Kemal. *Ottoman population, 1830 - 1914: Demographic and social characteristics* (Madison, 1985).

«The Ottoman emigration to America, 1860 - 1914», *International Journal of Middle East Studies*, 17 (2) (1985), 175 - 209.

Kasaba, Resat. *The Ottoman empire and the world economy: the nineteenth century* (Albany, 1988).

Keyder, Çağlar and Faruk Tabak, eds. *Landholding and commercial agriculture in the Middle East* (Albany, 1991).

Khalidi, Tarif, ed. *Land tenure and transformation in the Middle East* (Beirut, 1984).

Issawi, Charles. *An economic history of the Middle East and North Africa* (New York, 1982).

Lewis, Norman. *Nomads and settlers in Syria and Jordan, 1800 - 1980* (Cambridge, 1987).

* Marcus, Abraham. *The Middle East on the eve of modernity* (New York, 1989).

Masters, Bruce. *The origins of western economic dominance in the Middle East: Mercantilism and the Islamic economy in Aleppo, 1600 - 1750* (New York, 1988).

Mears, El ot Granville. *Modern Turkey* (London, 1924).

Meriwether, Margaret L. «Women and economic change in nineteenth - century Aleppo», in Judith E. Tucker, ed., *Arab women* (Washington, 1993), 65 - 83.

Oweo, Roger. *The Middle East in the world economies c. 1800 - 1914: Evolution without development* (Cambridge, 1997).

* Pamuk, Sevket. *The Ottoman empire and European capitalism, 1820 - 1913* (Cambridge, 1987).

* Quataert, Donald. *Social disintegration and popular resistance in the Ottoman Empire, 1881 - 1908* (New York, 1983).

Ottoman manufacturing in the age of the Industrial Revolution (Cambridge, 1993).

Salzmann, Ariel. «Measures of empire: tax farmers and the Ottoman ancien regime, 1695 - 1807». Unpublished Ph. D. dissertation, Columbia University, 1995.

Shields, Sarah. *Mosul before Iraq: Like bees making live-sided cells* (Albany, 2000).

Toledano, Ehud. *The Ottoman slave trade and its suppression, 1840 - 1890* (Princeton, 1982).

* Vatter, Sherry. «Militant journeymen in nineteenth-century Damascus: implications for the Middle Eastern labor history agenda», in Zachary Lockman, ed., *Workers and working classes in the Middle East: Struggles, histories, historiographies* (Albany, 1994), 1 - 19.

Zilfi, Madeline. «Elite circulation in the Ottoman Empire: great mollas of the eighteenth century», *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 26, 3 (1983), 318 - 64.

Politics of piety: The Ottoman ulama in the post-classical age (Minneapolis, 1986).

* *Women in the Ottoman Empire: Middle Eastern women in the early modern era* (Leiden, 1997).