

تطور المصالح الاقتصادية الفرنسية في الامبراطورية العثمانية ١٨٧٠-١٩١٤

م.د. عماد حمد صالح عبدالحليم الجبوري

مديرية تربية كركوك

الملخص

ان الضعف الذي انتاب مفاصل الامبراطورية العثمانية ، فضلا عن الامكانيات و الموارد الاقتصادية والبشرية التي تمتعت بها تلك الإمبراطورية، جعل منها محط انظار العديد من الدول ذات الامكانيات الاقتصادية، وخاصة تلك الدول التي دخلت مرحلة الثورة الصناعية والتي اصبح لديها فائض في الانتاج وتسعى للحصول على الموارد الاولى والاسواق لتصرف منتجاتها وتأتي فرنسا ضمن تلك الدول.

يتناول البحث محاولات رأس المال الفرنسي البحث عن الاستثمارات الفاعلة في مجال البنوك وشركات التأمين، التي كان للفرنسيين حصة الاسد فيها. فضلاً عن مجال سكك الحديد وتطوير الموانئ والاحواض ، وتقديم الخدمات الحضرية واعمال التعدين والزراعة. ويتناول البحث ايضاً المشاريع التجارية الفرنسية في الامبراطورية العثمانية والصناعة الفرنسية فيها. ان هذا الاهتمام سببه التطور الكبير الذي طرأ على الحركة الاقتصادية في فرنسا واحتياجها للأسواق التصريفية والمواد الخام، اضافة الى ضيق الاسواق داخل فرنسا و اوروبا لاستيعاب الزيادة الهائلة في المنتجات الفرنسية جراء دخول الاخيرة مرحلة الثورة الصناعية ورفعها شعار ((دعه يعمل... دعه يمر)).

لقد ظلت الحكومات الفرنسية ترى بان امتداد مصالح بلادها الاقتصادية ونفوذها السياسي في الامبراطورية العثمانية ربما يحقق منافع سياسية واقتصادية للامة الفرنسية .لذا فقد كانت دائمة التطلع الى امتلاك مواطني لنفوذها الاقتصادي من خلال مصالحها التجارية والصناعية في الامبراطورية العثمانية مما يجعلها امبراطورية كبيرة.

الكلمات المفتاحية: المصالح الفرنسية ، الإمبراطورية العثمانية ، المؤسسة المالية والصناعية الفرنسية.

المصالح الفرنسية في الامبراطورية العثمانية:-

اتسم الاقتصاد العثماني بسيادة القطاع الزراعي^(١) وضعف هيكلته والذي نتج عنه انخفاض مداخيل الخزينة العامة، والتي كان من انعكاساتها زيادة الضرائب المفروضة على السكان، والتي اثرت بمجملها على التطور الاقتصادي^(٢) والذي خلق فوضى في صرف إيرادات الامبراطورية وبالتالي انتشار ظاهرة الفساد المالي والاداري^(٣) وبالتالي خلقت اجواء مناسبة لتغلغل الرأسمال الاجنبي في الامبراطورية العثمانية .

في المقابل انعكست التنمية الاقتصادية الفرنسية في ظل النظام الجمهوري إلى زيادة الطبقات التي استفادت منه، وخاصة الطبقة البرجوازية، ومطالبتها بزيادة السلطة السياسية. وكان في مصلحة النظام الجديد قيام مصالح اقتصادية على نطاق واسع بدعم من البرجوازية، لصالح استثمار رأس المال المكتسب من خلال إيجاد منافذ جديدة للبضائع الفرنسية في الخارج، خاصة وان هناك طفرة في انتاج المصانع الفرنسية الجديدة بمعدل نمو لم تصل اليه من قبل أي وقت مضى^(٤).

ان دخول النشاطات الاقتصادية للحكومة الفرنسية كانت تهدف الى دعم التجارة الخارجية، فالفرنسيين كان همهم الاساس هو بيع منتجاتهم والحصول على المواد الأولية، وبالتالي لا يمكن الحصول عليها الا من خلال بناء بنى تحتية في الامبراطورية العثمانية في كافة المجالات والتي تخدم مصالحهم، لذي فقد سعى رجال الاعمال الى وضع اسس النظام المالي والمصرفي للإمبراطورية العثمانية، اضافة الى بناء سكك الحديد والموانئ، ليس حبا في العثمانيين، وقد ارتبط هذا التطوير بتقديم خدمات اخرى مرتبطة بالانتاج والنقل الا وهي خدمات الضمان والتأمين^(٥).

(١) هاملتون جب و هارولد بون، المجتمع الاسلامي والغرب، ترجمة عبد الرحيم مصطفى، القاهرة، ١٩٧١، ص ١١٧.

(٢) ز. ي. هرشلاغ، مدخل الى التاريخ الاقتصادي في الشرق الاوسط، ترجمة مصطفى الحسيني، بيروت، ١٩٧٣، ص ص ٧٢-٣٧.

(٣) خليل علي مراد، "تغلغل الراس مال الاجنبي في الدولة العثمانية ١٨٥٤-١٩١٤م" دراسات تركية، جامعة الموصل، العدد الثاني، كانون الاول، ١٩٩١م، ص ص ١٣٤-١٣٥.

(٤) Peter Mathias and M.M. Postan, the Cambridge Economic of Europe, the industrial Economic Capital, labour and Enterprise Britain, France and Germany, Cambridge university press, London, 1978, vol7, pp. 182-183.

(٥) The Economist, Sept. 9, 1856

ان هذا العمل الدؤوب من رجال الاعمال الفرنسيين وبدفع من حكومتهم، كان يهدف الى خلق تواجد ثابت لنفوذ اقتصادي للأخيرة في مناطق معينة من ممتلكات الامبراطورية العثمانية، لاسيما بعد ان تكونت قناعة لدى اقتصادي وسياسي فرنسا ان الامبراطورية العثمانية آيلة الى الزوال، لذا ساعدت الحكومة الفرنسية رجال اعمالها في الحصول على امتيازات مهمة في الاناضول والبلقان والولايات العربية من الامبراطورية العثمانية^(١).

دوافع الاستثمار في الامبراطورية العثمانية:-

ان النشاط الاقتصادي الفرنسي ركز على مجموعة من القطاعات اهمها البنى التحتية والبنوك والمصانع والنقل البحري، لاسيما ان مخاوف فقدان البضائع في غياهب البحار جعلت شركات النقل البحري من اوائل القطاعات النشطة بسبب صعوبة النقل البري وارتفاع اسعاره مما ادى الى اعاقا نمو التجارة البرية منذ عهد السلطان عبد الحميد الثاني (١٨٧٦-١٩٠٩م) حتى بداية الحرب العالمية الاولى، فعلى سبيل المثال، كان نقل البطاطا من الاناضول الى اسطنبول في فصل الشتاء يواجه بانقطاع الطرق بسبب سوء الطقس، وتم الاستعاضة عنها بواردات البطاطا الفرنسية القادمة من المحيط الاطلسي^(٢).

ان النشاطات الاقتصادية كانت تقف عند مجموعة من الاساسيات منها:-

- ١- ان تحقيق الارباح هو الهدف الاساس من كل النشاطات الفرنسية في الامبراطورية العثمانية مثل تامين الضمانات الكيلومترية على السكك الحديدية.
- ٢- تسابق الفرنسيين الى تحقيق مناطق نفوذ اقتصادي من خلال امتيازات اقتصادية في بلاد الشام والاناضول وغيرها.
- ٣- الدخول في منافسة شديدة بهدف تحجيم دور الدول الاوربية اثناء المفاوضات التي دارت حول سكة حديد بغداد.
- ٤- العمل في شتى القطاعات الاقتصادية وخاصة الأعمال المصرفية والتأمين للتجارة الفرنسية في الممتلكات العثمانية .

(١) Haydar. Kazgan, Osmanli'dan Cumhuriyet'e Sirketlesme "Osmanli Sanayii Monografi ve Yorumlar." Istanbul: Töbank, 1991, P.8

(٢) Ibid, P.8

٥- التطور والانفتاح الاقتصادي لتحقيق نفوذ سياسي لاسيما في الولايات العربية ضمن الممتلكات العثمانية^(١) وهناك مجموعة من القطاعات التي كان يستهدفها راس المال الفرنسي وعلى راسها:-

أولاً- السكك الحديدية :-

لقد كان هم رجالات الحكومة العثمانية، ذوي الثقافة الغربية، ان تمتد السكك الحديدية الى جميع انحاء الامبراطورية العثمانية ،كما شاهدها في اوربا، الا ان الحكومة العثمانية كانت تقتصر الى تراكم رأس المال والخبرة لدى رعاياها ،لذلك ترك بناء السكك الحديد بالكامل للخبرة الاجنبية ،لاسيما الفرنسية منها، وتم منح امتيازات للمستثمرين الفرنسيين لتتسأ احتكارات لبناء وتشغيل تلك السكك لمدد تعاقدية مختلفة، أذ ضمنت الحكومة ارباحا خيالية لهؤلاء من خلال ضمان مبالغ معينة لكل كيلو متر مبني ،على الرغم من انها مكلفة لخزينة الدولة، الا ان تطوير شبكة سكك حديد واسعة ما كان بالإمكان لولا استخدام هذا الاسلوب من الاستثمار^(٢)، وبغية تأكيد التزام وحسن نية الحكومة العثمانية بهذا التوجه من الاستثمار ،فقد تم اعتماد التقرير السنوي للسير فنسنت كيلارد Sir Vincent Caillard (1856-1930)م المندوب البريطاني، الى حاملي السندات العثمانية في مجلس ادارة الدين العام العثماني عام ١٨٩٣م حول التزام الحكومة العثمانية بدفع المستحقات المترتبة عليها للأجزاء المفتوحة امام حركة المرور من السكك الحديدية ،اضافة الى ان الاجزاء التي دخلت حيز التنفيذ ستؤدي الى توفير إيرادات اضافية للحكومة للمساعدة في استدامة مدفوعات الضمان^(٣).

ان التقرير السابق زاد من عزم الفرنسيين على العمل في انشاء العديد من مشاريع السكك الحديدية في مناطق الامبراطورية العثمانية يأتي في مقدمتها مشروع سكة حديد مودانيا- بورصة الذي انشأته الدولة العثمانية، وعُهد الى مقاولين فرنسيين اثنين هما لابورت Laporte ومارibel Miribel لمتابعة اعمال بناء السكة التي تم تدشينها عام ١٨٧٣م من مودانيا على بحر مرمرة الى بورصة ،الا ان بطؤ التقدم وافلاس الامبراطورية العثمانية دفعها الى بيع السكة الحديدية الى الفرنسيين عام ١٨٩١م بمبلغ قدره (٥٠٠) الف فرنك بعد ان انفقت عليها

(١)A. Du Velay,. Essai sur l'Histoire Financière de la Turquie depuis le règne du Sultan Mahmoud II jusqu'à nos jours. Paris: Arthur Rousseau, 1903.P. 615.

(٢)Sena Bayraktaroglu , Development of Railways in the Ottoman Empire and Turkey ,Unpublished thesis ,Ataturk's Principles and History of Turkish Renovation,Boyazici University,1995,P 20.

(٣)Ibid,P.10.

خلال ١٨ عام حوالي (٤,٢٠٠,٠٠٠) فرنك فرنسي تم خلالها انشاء ٤٢ كيلو متر فقط، ليشتريها جورج ناجيلماكرز Nagelmackers Georges^(١) صاحب شركة جوان ليتس الفرنسية مع امتياز لمدة ٩٩ عام لتمديد وتشغيل هذا الخط ليصل الى منطقة جتلي Citli. وقام بتأسيس شركة سكة حديد مودانيا-بورصة العثمانية، ودخلت هذه الشركة حيز العمل ١٨٩٢ م، حيث امسى لها مقرين احدهما في اسطنبول و الاخر هو الادارة العامة في باريس في حين ان غالبية رأس المال لهذه الشركة هو من مصادر فرنسية^(٢).

ان رغبة الحكومة العثمانية في امتلاك سكة حديد يمكن من خلالها حمل قوات عسكرية من اسطنبول الى سالونيك كان معروفاً لدى الاوساط الدبلوماسية والرأسمالية ، لذلك لم تفوت السلطات الفرنسية هذه الفرصة ،فقد استطاع رينيه بودوي René Baudouy وهو مصرفي يعمل لصالح السفارة الفرنسية في اسطنبول الحصول على امتياز امده ٩٩ عام بمرسوم سلطاني عام ١٨٩٢ م لبناء خط موازي للبحر الاسود طوله (٥١٠) كيلو متر اكتملت عام ١٨٩٦ م ،حيث ضمنت الامبراطورية العثمانية (١٥,٥٠٠) فرنك للكيلو متر الواحد وتم وضع ايرادات عشور السناجق جوملجانيا Gumuljina وسيراز Serez ودراما Drama ودودجا Dedeagach كضمان، في حين عمدت ادارة الدين العام العثماني الى تنظيم الاجراءات الخاصة بمدفوعات الضمان التي تستحقها، وتم على اثرها تأسيس شركة التي اسمت نفسها بـ ((شركة ملتقى سولانكا- اسطنبول لسكك الحديد)) The Société du Chemin de Fer Ottoman Jonction Salonique Constantinople ليكون لها

^(١) ولد جورج لامبرت كازيمير ناجيلماكرز Georges Lambert Casimir Nagelmackers ،في ١٨٤٥ وهو من اصول بلجيكية ، في عائلة من المصرفيين الذين لديهم مصالح في السكك الحديدية ولديهم صلات وثيقة ببلاط الملك ليوبولد الثاني ملك بلجيكا ، تدرب جورج ناجيلماكرز كمهندس مدني، شجعت عائلته على السفر إلى الولايات المتحدة الأمريكية لمواصلة دراساته المهنية عام ١٨٦٩ م. أمضى ما مجموعه ١٠ أشهر في السفر في جميع أنحاء أمريكا وخلال هذه الفترة تعرض للسفر بالقطار الذي يحوي على عربات فيها اسرة للنوم تعرف بـ عربات بولمان. وفي عام ١٨٧٠ نشر اقتراحاً لتطوير عربات نائمة للسوق الأوروبي ،الا ان اندلاع الحرب الفرنسية- البروسية ادى إلى تأخير مقترحة، مؤسس شركة Compagnie Internationale des Wagons-Lits والتي تعرف اختصاراً بـ (CIWL) ، وهي الشركة المعروفة بقطارات Orient Express. عام ١٨٧٣ م، توفي عن عمر ناهز

٦٠ عاما في فرنسا عام ١٩٠٥ م. للمزيد من التفاصيل ينظر:- <http://www.irps-wl.org.uk/wagon-lits/history/90-george-nagelmackers>

^(٢) المصدر السابق، ص ٣.

مقرين احدهما في باريس الذي يعد مصدر القرار والتمويل . ولأهمية الخط من الناحية الاستراتيجية فقد اتفقت الحكومة العثمانية مع الشركة على تدفع لها ضمان كيلومترتي قدره (١١,٩٠٠) فرنك عن كل كيلو متر منجز في حين ان ايراد الكيلو متر الواحد لم يتجاوز (٣٥٣٤) فرنك لتقوم الحكومة العثمانية بتغطية الفرق البالغ (٨٣٦٦) فرنك من خلال ضرائب العشور التي تجمع من الولايات السابقة الذكر^(١).

لم تستفد الامبراطورية العثمانية من هذا الخط ،ولا خطوط السكك الحديدية الشرقية المملوكة للحكومة العثمانية والتي يديرها بنك السكك الحديدية الشرقية ،بسبب استيلاء دول البلقان عليها بعد الحرب التي شنتها ضد الدولة العثمانية بين عامي ١٩١٢-١٩١٣م^(٢).

ومع كل ما تقدم لم يقف رجال الاعمال الفرنسيين عند هذا المشروع بدل امتد نفوذهم ليشاركوا رجال الاعمال المحليين في الاستثمار، لاسيما ان جلهم كان يفتقر الى رأس المال الكافي لإنشاء مثل هكذا مشاريع، في فعندما حصل يوسف نافون افندي على امتياز لمدة ٧١ عاماً لمد سكة حديد بين حيفا و القدس شاركه برنارد كولاس Bernard Collas مدير شركة المنارات العثمانية ، وتم تحويل هذا الامتياز في عام ١٨٨٩م الى شركة سميت ((شركة سكك الحديد يافا- بيت المقدس العثمانية)) La Société du Chemin de Fer Ottoman de Jaffa à Jérusalem، والتي تعرف اختصاراً بـ D.H.P. اذ لم تستهدف الشركة نقل البضائع والسلع كما هو الحال مع باقية الشركات وانما استهدفت نقل الاعداد الكبير من الحجاج المسيحيين القادمين من اوربا وباقي انحاء العالم عن طريق البحر من ميناء حيفا على البحر المتوسط الى القدس^(٣).

وهناك مثال اخر على مدى تعمق النشاط الفرنسي في قطاع السكك الحديد العثمانية فعندما قام رجل الاعمال يوسف مطران بالحصول على امتياز لاتشاء وإدارة ترام بخاري بين حوران ودمشق شارك الفرنسيون وبكثافة في راس المال للشركة التي انشأت لهذا الغرض براس مال فرنسي بلجيكي بمسمى ((الشركة العثمانية للترامواي في دمشق والسكك الحديدية الاقتصادية في سوريا))

La Société Ottomane des T ramways de Damas et Voies Ferrées
Economiques en Syrie

(1)V. Necla Geyikdağı, Foreign Investment in Ottoman Empire International Trade and Relations 1854-1914, London ,2011,P85.

(2) علي هادي عباس ،الحروب البلقانية ١٩١٢-١٩١٣ دراسة تاريخية ،أطروحة دكتوراه ،كلية الآداب ،جامعة الكوفة، ١٩٩٧، ص ص ١٧٢-١٧٧.

(3)Sena Bayraktaroglu ,Op, Cit, P.40.

وفي السياق نفسه استطاع حسن بيهم افندي وهو من الشخصيات البيروتية البارزة من الحصول على امتياز امده ٩٩ عام لإنشاء سكة حديدية تربط بيروت بدمشق بموازة الطريق البري ،بدفع وتمويل فرنسي، وتأسيس شركة اسمها ((الجمعية العثمانية للسكك الحديدية الاقتصادية من بيروت إلى دمشق)) La Société Anonyme Ottomane de la Voie Ferrée Economique de Beyrouth à Damas ومن هنا بدأت فكرة دمج الشركتين لتصل الى منتهاهما بتأسيس شركة واحدة تمثل الشركتين عام ١٨٩٢م براس مال قدره (١٠) ملايين فرنك، في حين بلغ قيمة السهم الواحد (٥٠٠) فرنك ،حيث حصلت شركة طريق بغداد-بيروت على (١٢) الف سهم من اسهم الشركة في مقابل التنازل عن حقوقهم في امتياز الطريق البري ، وهذا ما حدث بالفعل ،فقد صدرت ارادة سلطانية لتمديد السكة حتى تصل الى نهر الفرات^(١).

لقد استطاعت الشركة الجديدة التوسع من خلال الحصول على امتيازات منها امتيازات سكة حديد رفاق الذي دخل الخدمة عام ١٩٠٣م ،وخط رفاق- حلب ١٩٠٦م وخط طرابلس- حمص ١٩١١م .

وبغية تعميق النفوذ الفرنسي في ولايات بلاد الشام فقد ادعى الفرنسيون ان سكة حديد بغداد وتفرعاتها ستؤدي الى تدمير سكة حديد حما -دمشق وتم استرضاء الفرنسيين من خلال سفيرهم ايرنست كونستانس Ernest Constans^(٢) من خلال منحهم امتياز سكة حديد رفاق -حما وزيادة الضمان الكيلومتری من (١٢,٥٠٠) فرنك الى (١٥,٠٠٠) فرنك عن كل كيلو متر منجز .اما سكة حديد الحجاز فقد اشدت الخلاف حولها في الفترة ١٩٠١-١٩٠٨م ،لاسيما بعد اعلان الحكومة العثمانية عن نيّتها ربط خط حديد الحجاز العمل مع خط دمشق وشراء القسم الرابط بين حوران ودمشق ،وعدم رغبة ادارة مشروع سكة حديد الحجاز مع

(١)Sena Bayraktaroglu ,Op, Cit, P.40.

(٢) ولد جان أنطوان إرنست كونستانس Jean Antoine Ernest Constans في مدينة بيزيه جنوب فرنسا، عام ١٨٣٣م .اكمل دراسته في القانون ليصبح استاذاً فيه و في عام ١٨٧٦ انتخب نائباً عن تولوز في فترة حكم الجمهورية الفرنسية الثالثة ، أعيد انتخابه في أكتوبر ١٨٧٧ ، وانضم إلى حكومة لويس دي فرايسيني كوزير للداخلية في مايو ١٨٨٠ ، شغل هذه الحقبة حتى ١٤ نوفمبر ١٨٨١. في ١٨٨٧-١٨٨٨ ، كان أول حاكم عام للهند الصينية الفرنسية. وتولى عدة مناصب سياسية وإدارية في ديسمبر ١٨٩٨ تم تعيينه سفيراً في الإمبراطورية العثمانية وظل في منصبه حتى عام ١٩٠٩.توفي ٧ أبريل ١٩١٣،للمزيد من التفاصيل ينظر :

الشركة الفرنسية ،وطلب الاخيرة مبالغ طائلة لقاء تنازلها عن خط حوران -دمشق ،مما حدا بإدارة مشروع سكة حديد الحجاز الى شراء سكة حديد بريطانية موازية للخط الفرنسي بطول ٨ كيلو متر عام ١٩٠٢م تم انشائها سابقاً بين عامي ١٨٩٢-١٨٩٨م ، وادى هذا التطور الى مطالبة الفرنسيين بتعويضات بحجة ان سكة حديد الحجاز ستؤدي الى خسائر للشركات العاملة في بلاد الشام عن طريق تحول الركاب الى الخط الجديد ،وبعد طول مفاوضات استمرت حتى عام ١٩٠٥م ،تم الاتفاق على ان تدفع الحكومة العثمانية تعويض قدره (٤,٣٠٠,٠٠٠) فرنك فرنسي للشركات العاملة في الولايات العثمانية في بلاد الشام ،وحصولها على امتياز يشمل بناء وإدارة خط سكة حديد حماه-حلب^(١).

ثانياً-البنوك وشركات التأمين:-

ان الاتفاقية التجارية التي عقدت بين بريطانيا والامبراطورية العثمانية عام ١٨٣٨م فتحت المجال لفرنسا المطالبة بالمثل من حيث الحقوق التجارية والمالية واستجيب لهذا الطلب من خلال جعل فرنسا من الامم الاكثر افضلية في الامبراطورية العثمانية ،الا ان الدخول الفرنسي جاء متأخراً مع البريطانيين الذين انشؤوا اول بنك عرف بالبنك العثماني عام ١٨٥٦م الا انه لم يعمر طويلا اذ تم تصفيته عام ١٨٦٣م ليفسح المجال لـ للبنك الامبراطوري العثماني (La Banque Impériale Ottomane) والذي امسى في نهاية ثمانينيات القرن التاسع عشر بنك دولة والذي يعد صاحب المركز الاول من حيث الاهمية المالية للإمبراطورية العثمانية ،وعلى الرغم من الاسهم البريطانية والفرنسية كانت متقاربة اثناء فترة التأسيس ، الا ان النفوذ البريطاني تراجع لصالح الفرنسيين في هذه المؤسسة وذلك لأسباب سياسية ،واستحوذ الفرنسيون على غالبية اسهم البنك^(٢).

لقد استطاع هذا البنك ان يمد نفوذه المالي على مجمل العمليات التجارية من خلال افتتاح العديد من الفروع في اغلب ممتلكات الامبراطورية العثمانية ومع حلول عام ١٩١٤م اصبح هناك (١٤) فرع في روميليا و٤٣ في الاناضول واثنان في جزر بحر ايجة واربع في قبرص وخمسة عشر في سوريا واربع في العراق واثنان في شمال افريقيا واثنان في شبة

(١) طالب عبد الغني الجبوري ، مشروع سكة حديد الحجاز ، رسالة ماجستير غير منشورة ، كلية التربية ، جامعة الموصل ، ٢٠٠٣ ، ص ٧٦-٧٧.

(٢) امين عباس نذير ، اثر القروض المالية الاجنبية في الدولة العثمانية ١٨٥٤-١٩١٤م ، مجلة الجامعة العراقية ، كلية الآداب ، العدد ١ ، المجلد ٣٣ ، ص ٢٨٧.

الجزيرة العربية وثلاث في مصر بالإضافة الى المكتب الرئيسي وفرعين آخرين في اسطنبول^(١).

لقد ظهرت العديد من البنوك والمؤسسات المصرفية في العهد العثماني الاخير الا انها لم تضاهي البنك الامبراطوري العثماني منها على سبيل المثال (الشركة العامة في الامبراطورية العثمانية) Société Générale de l'Empire Ottoman على انقاض البنك العثماني في عام ١٨٦٤ برأس مال يقدر بمليون جنية استرليني، اشترك في انشائه البريطانيون والفرنسيون وبعض مصرفي حي غلطة في اسطنبول، وكان الهدف من ايجاده هو الحصول على قروض داخلية وخارجية للحكومات العثمانية، وتم تصفية البنك في عام ١٨٩٣ م. اما بنك (الائتمان العثماني العام) Crédit Générale Ottoman فقد تم انشائه لنفس الاسباب التي انشئت سابقه في عام ١٨٦٨ م حيث اصبح الضامن الرئيس للخزانة العثمانية، الا انه لم يعمر طويلا حيث تمت تصفيته عام ١٨٩٩ م.

اما بنك اسطنبول Banque de Constantinople فقد بدا العمل فيه عام ١٨٧٢ م برأس مال قدره مليون جنية استرليني من مصرفيين بريطانيين وفرنسيين ومصرفي غلطة وتم دمجها مع بنك (الاوراق والسندات العثماني) Société Ottomane de Change et de Valeur في عام ١٨٩٤ م وهو بنك تأسس في عام ١٨٧٢ م ولمصرفيين فرنسيين و بريطانيين ومصرفيين غلطة براس مال ٦٠٠,٠٠٠ فرنك فرنسي وتم تصفيته عام ١٨٩٩ م، اما بنك ائتمان ليون Crédit Lyonnais فقد تم افتتاح فرع له في اسطنبول في عام ١٨٧٤ م استطاع ان يمد فروع له الى العديد من المدن قبل الحرب العالمية الاولى كالقدس وازمير وحيفا والاسكندرونه والقاهرة وبورسعيد. في حين عمد بنك الشرق Banque d'Orient الذي تأسس في عاصمة اليونان اثينا عام ١٩٠٤ م براس مال فرنسي الى فتح العديد من الفروع له في كبريات المدن العثمانية آنذاك مثل أزمير وسالونيك ولها ممثلات في مانستير ومثليني وبيرجاما. اما بنك الاخير في هذا المجال ذو الاصول الفرنسية فهو بنك فرنسا لائتمان الشرق وبيرجاما. The Crédit Foncier d'Orient of France الذي فتح ابوابه في اسطنبول عام ١٩١٠ م بامتياز امده ٧٥ عاماً فقد تخصص بأعمال الاقراض العقاري^(٢).

(1) Christopher Clay, 'The Origins of Modern Banking in the Levant: The Branch Network of the Imperial Ottoman Bank, 1890-1914', International Journal of Middle East Studies, Vol. 26, No. 4, November 1994, P 610.

(2) V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 102.

لقد عمدت البنوك الفرنسية الى انشاء اتحاد في الاراضي العثمانية عمل على ادارة ٢٤ عملية مالية وتجارية بين الاعوام (١٨٨١ و ١٩١٤) وتخصصت حسب نشاط كل منها ويمكن اجمال تخصصاتها على النحو التالي :-

النوع الاول: هي المصارف التي تعمل على اقراض المال المشروط بفائدة، والنوع الثاني: هي التي تشارك اصحاب المشاريع الصناعية في مشاريعهم والنوع الثالث: هي التي تدعم المشاريع والشركات الفرنسية العاملة في الامبراطورية العثمانية بالتمويل.

لقد هناك قاعدة عامة التزمت بها كل البنوك والمؤسسات الفرنسية العاملة في الاراضي العثمانية بان لا قروض او تسهيلات مالية تعطى للعثمانيين لكي يشتروا بها معدات و مستلزمات للحكومة العثمانية من بلدان اخرى ،وقد اعلنها اصحاب البنوك الفرنسيين للحكومة العثمانية صراحة ((بان الاموال التي تقترضونها منا يجب ان تستخدم فقط في شراء بضائعنا او ضمان امتيازات لرجال اعمال من جنسيتنا)) ويعرف هذا النمط من الاقراض بالاقراض المشروط^(١).

ان البنوك الفرنسية شأنها شأن باقي البنوك الاجنبية لم تقدم خدماتها وفق مبدأ تبادل المصالح مع الامبراطورية العثمانية بل دخلت في مؤامرات في سبيل ضمان استمرار ارباحها والترويج لصالح انماء تجارة دولتها في الامبراطورية العثمانية ،اذ لم تكن اي مؤسسة مالية عاملة في الإمبراطورية العثمانية تعمل على ازدهارها وانما كان يحدث من تطوير ماهو الا نتاج عرضي.

اما في مجال التأمين ،فعلى الرغم من ان البريطانيين هم اول العاملين في هذا المجال ،الا ان التقرير الذي اعدته غرفة التجارة الفرنسية عام ١٩٠٧م ان ثمان من اصل خمسة عشر وكالة اجنبية عاملة في الامبراطورية العثمانية تعود لفرنسيين ،ومن اشهر تلك الوكالات هي وكالة الاتحاد (L'Union) التي بدأت نشاطها في الامبراطورية العثمانية ١٨٩١م لتمسي من اكبر مؤسسات التأمين في الاراضي العثمانية ،اما أول مؤسسة ذات طابع عثماني فهي شركة التأمين العثمانية برأس مال اجنبي وبإرادة سلطانية صدرت في نيسان عام ١٨٩٢م للتأمين ضد الحرائق والتنقل خارج وداخل الاراضي العثمانية اضافة الى التأمين على الحياة ،وفي عام ١٨٩٣م قام البنك الامبراطوري العثماني بالتعاون مع احتكار الريجي وادارة الدين العام العثماني بالعمل على إنشاء فروع له تشمل كل انحاء الامبراطورية العثمانية ،اما شركة التأمين العثمانية فقد استطاعت ان تؤمن العديد من المشاريع واهمها تأمين خطوط نقل سكك الحديد في الامبراطورية وفرض رسوم اجبارية على كل تلك الخطوط منذ عام ١٩٠٠م وجني

(1)Herbert Feis,. Europe the World's Banker 1870-1914. New Haven, Yale University Press, 1930,P 130.

الأرباح من خلال تلك الرسوم حتى قيام الحرب العالمية الأولى ،أذ عمدت الحكومة العثمانية الى نقل ملكية الاسهم البريطانية والفرنسية الى شركة التأمين النمساوية -المجرية وإدارة تلك المؤسسة كون الدولة الراعية حليفة للإمبراطورية العثمانية^(١).

ثالثاً-الموانئ واحواض السفن:-

ان الموانئ التي أنشأت قبل القرن التاسع عشر في الامبراطورية العثمانية لم تعد تكفي لتلبية ارتفاع حجم التجارة الاجنبية واحتياجات السوق المحلية من البضائع الاجنبية، مما دفع العديد من الشركات الى تطوير قطاع الموانئ واجراء تحسينات فيها خدمة لتوسيع التجارة الاجنبية لاسيما الفرنسية منها في الممتلكات العثمانية ،ومن اقدم الشركات الفرنسية لعامة في مجال الانشاءات البحرية هي شركة ادارة منارات الامبراطورية العثمانية (l'Administration des Phares de l'Empire Ottoman) والتي يملكها ماريوس ميشيل (Marius Michel)^(٢) وهو باني ومشعل منارات، ابحر في البحار الخاضعة للسيطرة العثمانية في

^(١)V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 102.

^(٢)بليز جان ماريوس ميشيل Blaise-Jean-Marius Michel ولد في ساناري ، بالقرب من تولون ، بروفانس ، في عام ١٨١٩ . أصبح ضابطاً بحرياً ١٨٤٥م وسافر كثيراً بين مرسيليا والشرق الأدنى بعد حادث غرق سفينة في شرق البحر المتوسط ، قدم إلى الإمبراطور الفرنسي نابليون الثالث (١٨٤٨-١٨٧٠م) ، مقترحاً لبناء شبكة من المنارات على طول سواحل الإمبراطورية العثمانية. و توافق هذا المقترح مع مساعي نابليون لتعزيز نفوذ فرنسا على الإمبراطورية العثمانية قبل وقت قصير من نهاية حرب القرم (١٨٥٣-١٨٥٦) في عام ١٨٥٥ ، أقنع السفير الفرنسي في الباب العالي أنطوان توفينيل السلطان عبد المجيد الأول (١٨٣٩ - ١٨٦١) ببناء منارات على طول مضيق البوسفور .أصبح ميشيل رئيساً لسلطة المنارات العثمانية. بعد بناء عدد من المنارات ، أسس شركته الخاصة Collas and Michel Co. مع ضابط آخر ، كميل كولاس (١٨١٩-١٨٩٨). في عام ١٨٦٠ ، تفاوضت الشركة على عقد الامتياز الأول ، والذي كان ذا أهمية استراتيجية خاصة للإمبراطورية العثمانية. قامت الشركة ببناء منارات وشحن السفن المارة لخدمة المنارة. تم تحصيل الرسوم من خلال مكاتب في الإمبراطورية. تم تقاسم الأرباح المرتفعة ، التي شكلت ٧٣٪ من الإيرادات بمتوسط ٣.٦ مليون فرنك سويسري في الفترة من ١٨٦٢ إلى ١٩١٣ ، بين مالكي الشركة والدولة العثمانية. خلال العشرين عاماً الأولى ، تم بناء ما يقرب من مائة منارة عبر الإمبراطورية ونتيجة للنجاحات التي حققها لقب ب ميشيل باشا Michel Pasha في عام ١٨٧٩.للمزيد من التفاصيل ينظر:

منتصف القرن التاسع عشر، حيث لاحظ ان المنارات العاملة على اطراف تلك البحار كانت نادرة ، وحتى الموجودة منها كانت تعاني من الاهمال وسوء الصيانة ،وعلى هذا الاساس استطاع اقناع السلطات الفرنسية للعمل بسرعة خشية ان يأخذ البريطانيون المبادرة ،ومن هنا قام نابليون الثالث بتكليف السفير الفرنسي لدى الباب العالي بالدخول في مفاوضات مع الحكومة العثمانية وصلت الى توقيع معاهدة معها في اب ١٨٥٥م، والتي على اساسها تم انشاء ادارة الموانئ العثمانية والتي ترأسها ميشيل نفسه انيط اليها مهمة انشاء منارات على طول السواحل الخاضعة للعثمانيين، حيث تم انشاء (٣٦) منارة على سواحل البحر الاسود ومضيقي الدردنيل واربعة عند مصب نهر الدانوب ،ولكون هذ المشروع مريح فقد اقدم الاخير على الدخول في مفاوضات مع الحكومة العثمانية في عام ١٨٦٠م للحصول على موافقة مبدئية لإنشاء وإدارة المنارات وتم تجديد هذا الامتياز عام ١٨٨٤م وامتياز ثالث عام ١٨٩٩م ((وجعل فرنسا تشعر بالفخر للخدمات التي قدمتها للملاحة في المياه العثمانية))^(١).

ان هذا الانجاز دفع البريطانيين الى مضايقة المصالح الفرنسية في مجال الانشاءات البحرية ،اذ استطاع ثلاث مهندسين بريطانيين وهم كل من جون تشارنود (John Charnaud) والفريد بيكر (Alfred Baker) وجورج جواراجينو (George Guarragin) الحصول على امتياز توسيع ارصعة ميناء ازمير ،والذي انشأه الفرنسيون وهم الذين يديرونه، في حين وجد الاخيرين انفسهم غير سعداء مع المهندسين البريطانيين ،لذا قام القنصل الفرنسي العام في ازمير الماركيز دي موستير (Marquis de Moustier) ١٨٥٠-١٩٣٥م بتوصية شركة ديسواد اخوان (Dussaud brothers) للعمل مع المهندسين البريطانيين^(٢)، لأنها كانت تتمتع بسمعة جيدة في بناء الموانئ ،وما ان تم الاتفاق حتى حدثت العديد من المشاكل المالية والقانونية مما حدى البريطانيين للتنازل عن امتيازهم للفرنسيين عام ١٨٨١م، وبعد مرور عام من تشغيل الارصفة اشتعل الصراع مرة اخرى بين الفرنسيين والبريطانيين بسبب اتهام التجار البريطانيين بقيام الشركة الفرنسية القائمة على ادارة ارصعة أزمير بتحميلهم مصاريف اجور الرسو كاملة ،في حين تقدم الشركة خصم يصل الى ٥٠% على نفس الاجور للتجار الفرنسيين والالمان ،لذلك ادرك التجار البريطانيون بانهم يخوضون

(1) Jacques Thobie, . Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914). Paris: Publications de la Sorbonne Imprimerie Nationale, 1977, P 148.

(2) Elena Frangakis Syrett, The Making of an Ottoman Port: The Quay of Izmir in the Nineteenth Century, The Journal of Transport History, Queens College, City University of New York, P 26.

منافسة غير عادلة لاسيما وانهم يدفعون اجور عالية نسبيا كأجور نقل، لذا طالبت غرفة التجارة البحرية البريطانية حكومتها بالضغط على الباب العالي لأنها امتياز الشركة الفرنسية العاملة على ميناء ازمير، الا ان تلك المطالب لم تلقى الصدى المطلوب لدى الحكومة العثمانية التي اضطرت بعد عقد من الزمن الى الزام الشركة الفرنسية بفرض نفس الرسوم على كل التجار المارين بميناء ازمير^(١).

ان كبريات الموانئ العثمانية كميناء اسطنبول وبيروت وسالونيك بنيت برأس مال فرنسي، ففي عام ١٨٧٩م استطاع ماريوس ميشيل ان يحصل على امتياز انشاء وتشغيل مينائين على جانبي القرن الذهبي من جهة حي غلطة وجهة اسطنبول، مما اثار حفيظة البريطانيين الذين اعترضوا على هذا المشروع على لسان سفيرهم بسبب الكره للمكانة التي حصل عليها ماريوس وحصوله على لقب باشا من الجانب العثماني لدوره في دارة مؤسسة المنارات العثمانية لذا فقد رأى البريطانيين هناك عدة معوقات تواجه مشروع ميشيل العظيم، حسب ما اشارت اليه صحيفة المانشستر غارديان في عددها الصادر في ٢ كانون الثاني ١٨٨٠م^(٢).

لقد اثار البريطانيون جملة اسئلة على مشروع ميشيل منها هل بالإمكان انشاء مثل هكذا مشروع على ضفتي البسفور مع وجود هذا الكم من الابنية على الضفتين، والثاني كيفية الحصول على الاراضي لإقامة الارصفة اللازمة له. والثالث صعوبة تقدير تكلفة المشروع والسؤال الرابع ان مياه المضيق عميقة وان قاع المضيق غير مستقر بسبب التيارات البحرية، والسبب الخامس بان المشروع سيدمر العديد من الممتلكات الثمينة لصالح انشاءات المشروع، لذا فلا بد من موافقة الدول الكبرى في انجاز المشروع^(٣)، لذا فمسألة المشروع وانجازه ما كانت لتمر الا من خلال طرح اسهم المشروع في بورصة باريس، حيث يستطيع البريطانيون وغيرهم من الحصول على حصص في هذا الاستثمار المربح، لاسيما اذا علمنا ان اسطنبول لا تعتبر ميناء لجاراتها فقط وانما تمتد تجارتها لكل دول البلقان واسيا الصغرى، بل وحتى بلاد فارس وتجارها.

ان الاهمية التي حازها هذا المشروع دفعت ميشيل ماريوس الى انشاء شركة عام ١٨٩١م اسمها الجمعية العثمانية للموانئ وأرصعة ومستودعات القسطنطينية (la Société Anonyme Ottomane des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople) وتسجيلها لدى الحكومة الفرنسية عام ١٨٩٤م، واستطاعت هذه الشركة ان تحصل على الامتياز الذي يتضمن:-

(1)Ibid, P.36.

(2)V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 109.

(3)Jacques Thobie, Op, Cit, P 162.

- ١- انشاء وإدارة الارصفة على جانبي المدخلين الرئيسيين للقرن الذهبي .
- ٢- انشاء المستودعات الجمركية والارصفة العائمة مع الاحقية في وضع ضمانات للبضائع الداخلة اليها.
- ٣- الحصول على قاطرة بحرية لسحب لسفن الكبيرة للوصول الى الارصفة وخدمة المسافرين وانزال البضائع .
- ٤- انشاء تراموي على طول الارصفة بعضها مع البعض الآخر .
- ٥- استغلال الاراضي المقطعة من البحر من دون التأثير على المصالح العامة المقامة على البحر مباشرة^(١).

لقد كانت الشركة ملزمة بدفع ١٠ % من إجمالي عملياتها التشغيلية كعائدات للحكومة العثمانية .ففي حين بلغ إجمالي رأس مال الشركة حوالي (٢٣,٨٧٥,٠٠٠) فرنك في عام ١٨٩٥م، وبما ان الشركة كانت بحاجة إلى (٢٩,٥٠٠,٠٠٠) فرنك لتنفيذ التزاماتها من اعمال انشائية لذا لجأت الى الاقتراض، وعندما رفض البنك الامبراطوري العثماني اقراضهم ، تواصلوا مع مصرفي محلي يدعى الظرفي ، وبدعم من بنك(Crédit Lyonnais)، الذي شارك في إصدار سندات. تمكنت الشركة من جمع (١١,٠٠٠,٠٠٠) فرنك، وبذلك استطاعت افتتاح جزء من أرصفة غلظة للعمل في فبراير ١٨٩٥م ،أما باقي بدأت الأرصفة فقد دخلت الخدمة في مارس ١٨٩٦م^(٢).

لقد ادعت شركة ميشيل في عام ١٩٠٠، بأنه لم يسمح لها بالتمتع بجميع الحقوق والامتيازات التي منحها امتياز الحكومة العثمانية لذا يجب على الاخيرة أن تشتري الأرصفة بسعر معين ،وبحسب تحسين باشا خادم بلاط السلطان ،ان الشركة رغبت في اعفائها من الأجزاء غير المريحة من امتيازها، اذ لم ترغب في تمديد الأرصفة إلى ما بعد حي غلظة، مستخدمة الرشوة والتلاعب. وتم توظيف شخص بارز من قبل شركة لإبلاغ السلطان بأخطار بناء الأرصفة الطويلة حول القرن الذهبي ، حيث يمكن استخدامها لقوات انزال لتنظيم انقلاب ضده،و أفتع هذا الشخص مجلس الوزراء أيضاً بفوائد ملكية الحكومة لهذه المرافق^(٣).

لقد دعم السفير كونستانس صديقه المقرب، فيليكس جرانيت (Felix Granet) ١٨٤٨- ١٩٣٩م عضو المنتدب لشركة كوياس (Quays) أذ أراد جرانيت أن يبيع كل من ممتلكات

(1)V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 109.

(2)Jacques Thobie, Op, Cit, P 164.

(3)Tahsin Pasa. Ahdülhamit ve Yıldız Hatıraları. İstanbul: Muallim Ahmet Halit Kitaphanesi, SS177-178.

وحقوق الشركة ، بدعم السفير كونستانس الذي حث الحكومة العثمانية على شراء الشركة مقابل (٦٩) مليون فرنك وهو مبلغ ضخم وبعد مفاوضات وافق الباب العالي على الشراء مقابل (٤١) مليون فرنك في سبتمبر ١٩٠١م، الا لم تسلم المبلغ المتفق عليه بسبب عدم توفر الأموال لإتمام الصفقة ، ووافق على دفع مبلغ تعويض قدره (٢٥,٠٠٠) ليرة عثمانية للحفاظ على الوضع الراهن لمدة عام واحد حتى جمع المبلغ المطلوب، الا ان الحكومة اخفقت في دفع المبلغ في السنوات اللاحقة ولم يتم حسم الموضوع حتى قيام الحرب العالمية الاولى^(١).

رابعاً: الخدمات الحضرية

ان إدخال الخدمات الحضرية الحديثة إلى المدن العثمانية الكبرى ، لم تنفذه شركات محلية، وانما جاء على يد الفرنسيين والبريطانيين والألمان والبلجيكي وغيرهم من الأوروبيين. خدمة لمواطنيهم المقيمين في الامبراطورية العثمانية وكسب المال من خلال بناء وتشغيل هذه المرافق مثل شركة مياه القسطنطينية (The Constantinople Water Company) لتوفير المياه لحي البيرا (بيواغلو) ذي الغالبية الاجنبية والجانب الأوروبي من البوسفور. في حين حصل مدير تشريفات القصر كامل بك والمهندس تيرانو باي (Ternau Bey)) على امتياز في عام ١٨٧٤م لإنشاء وإدارة شركة تجلب المياه من بحيرة تيركو (Lake Terkos) الا ان الحرب مع روسيا ، وموت كامل بك ادى إلى تأخير كبير في تاريخ تنفيذ الامتياز. ومع ذلك، نجح تيرانو باي في ذلك والحصول على موافقة الحكومة لشركته في عام ١٨٨٢ ، برأس مال قدره عشرين مليون فرنك^(٢)، و بحلول عام ١٨٩١م، كانت الشركة قادرة على توفير الماء ،ليصبح امتيازاً مربحاً، الا ان هذه الشركة لم تعمل بشكل أخلاقي، فبهدف رفع عدد عملائها ، طلبت الحكومة العثمانية اغلاق النوافير العامة في مناطق معينة وحتى تقديم تقارير إلى الاخيرة بأن تلك النوافير تشكل مخاطر صحية على الناس، وهددت بقطع إمدادات المياه عن تلك المناطق في حال عدم الرضوخ لمطالبها وترك الحكومة في حالة يرثى لها^(٣).

في المقابل قاد البنك الامبراطوري العثماني الجهود لإلقاء الضوء على بيروت التي كانت آخذة في التحول من مدينة مغمورة الى مدينة مهمة ، من خلال توفير مصابيح الغاز في الشوارع وتوفير المرافق العامة. ففي عام ١٨٨٥ ، حصل الكسندر دي جيراردين (Alexandre de Girard) على امتياز لإنتاج وتوزيع الغاز المصنع (الفحم) ،من خلال

(1) Bruce Fulton, "France's Extraordinary Ambassador: Ernest Constans and the Ottoman Empire, 1898-1909." French Historical Studies, Vol. 23 , 2000, P 693-694.

(2) V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 111.

(3) Jacques Thobie, Op, Cit, P 142.

تأسس شركة غاز بيروت (La Compagnie du Gaz de Beyrouth) مع بناء مصنع بسرعة، وتم مد الأنابيب في غضون عام، وظهرت أول إضاءة للمدينة في مارس ١٨٨٨. وعين البنك الامبراطوري العثماني موسى فريج، مصرفي من بيروت، ممثل عن المساهمين العثمانيين في هذا المشروع، إلا أن قلة الاستهلاك سبب للشركة خسائر مستمرة، حيث ذكرت مجموعة مستثمرين فرنسية بأن عدم استطاعة الشركة دفع الفائدة على سنداتها وبسبب الصعوبات التي خلقتها حروب البلقان، تمت إعادة هيكلة ديونها تحت إشراف المكتب الوطني للأوراق المالية الفرنسي (l'Office National des Valeurs Mobilières)، في حين شارك البنك الامبراطوري العثماني أيضاً في إنشاء أول خط ترام عثماني، ففي عام ١٨٦٩، منحت الحكومة العثمانية امتيازاً لـ كونستانتين كارابانوس (Konstantin Karapanos) وهو رجل اعمال يوناني الاصل عثماني الجنسية، لبناء و تشغيل خط ترام تجره الخيول في اسطنبول. إن البنك الامبراطوري العثماني والشركة التابعة له الجمعية العامة للامبراطورية العثمانية (Société Générale de l'Empire Ottoman) بالإضافة إلى ثلاثة مصرفيين بارزين في حي غلطة، من بين مؤسسي شركة ترام القسطنطينية (Société des Tramways de Constantinople) برأس مال قدره (٤٠٠,٠٠٠) ليرة عثمانية^(١). ليدخل الخط الأول للخدمة عام ١٨٧١، وبعد عشرة سنوات، أي في عام ١٨٨١م، مُدّد الامتياز حتى عام ١٩١٨م مقابل بناء خطين جديدين. أذ تم بيع الأسهم بشكل عام في فرنسا، وبحلول نهاية القرن، وصل رأس المال الفرنسي المشارك في الشركة إلى (٣,٧٠٠,٠٠٠) فرنك^(٢)، وتم تمديد الامتياز في عام ١٩٠٦م إلى عام ١٩٩٣، بإضافة أربعة خطوط تراموي كهربائية جديدة، وبسبب تمديد الامتياز زمانياً ومكانياً ونوعياً فقد اعترضت شركة متروبوليتان البريطانية (The British Metropolitan) والتي تملك خط سكة حديد القسطنطينية من حي غلطة إلى حي بيراء. وأن امتياز تشغيل خطوط الترام الكهربائية يعود إليها، لذا عارضت بشدة هذا المخطط، معلنة بأنها ستطالب بتعويضات، لذا طلبت الحكومة من الشركتين الوصول الى اتفاق، وهذا ما حدث حيث قامت شركة ترام القسطنطينية الفرنسية بحل نزاع الترام الكهربائي، يقضي باعتبار الاول يناير ١٩١٠م بداية تحويل حقوق تشغيل خطوط الترام الكهربائية اليها. وبعد عام من اتفاق ١٩٠٦م، اشترت شركة ترام القسطنطينية

(1) Jacques Thobie, Op, Cit, P.142.

(2) V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 111.

الفرنسية شركة متروبوليتان البريطانية مقابل ٩٥ ألف جنيه إسترليني ، تم جمعها بإصدار سندات بنسبة ٥% باستخدام أصول سكك حديد متروبوليتان كضمان^(١).

خامساً:-التعدين

لم تولي الامبراطورية العثمانية اهتماما بالتعدين حتى اواخر القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين بسبب ندرة رأس المال وللموقف السلبي للحكومات العثمانية تجاه الشركات الأجنبية العاملة في مثل هذه المجال، لاسيما وان الاستخراج والإنتاج على نطاق واسع بتكلفة منخفضة مع نقل فعال إلى الموانئ البحرية كان من الممكن تحقيقه ، وبالتالي تتحول آسيا الصغرى إلى أحد مراكز التعدين الرئيسية في العالم^(٢).

ان اولى الشركات التي دخلت في مجال التعدين هي شركة هرقل (Société d'Héraclée) برأس مال فرنسي عام ١٨٩٦ م ، بامتياز مدته خمسون عاماً ممنوحة إلى رجل اعمال عثماني اسمه يونك باي جونيدز (Yanko Bey Joannidés) الا ان الامتياز بطريقة ما تم تحويله الى نقابة اعمال فرنسية برئاسة الكونت فيتال (Count Vitali)،اذ استطاعت هذه الشركة ، بدعم من البنك الامبراطوري العثماني، ان تتولى بناء منشآت المناجم ، وبناء ميناء في منطقة زنكلودك Zonguldak - والتي تقع شمال تركيا على البحر الاسود- مع خط سكة حديد يربط المناجم بالميناء^(٣). وما ان حل عام ١٩٠٦ ، سعت الشركة للحصول على دعم الكونت فيتال والبنك الامبراطوري العثماني لاحتكار حقول الفحم في حوض هيراكليا (Heraclea)، ولتحقيق هذا الهدف ،فقد ادعت هذه الشركة بانها واجهت عوائق رسمية في ادارة عملياتها الاستكشافية الاولى ، لذا رغب مدراء الشركة أن يقوم الباب العالي بتسوية مطالبهم ، والتي تضمنت توضيح سندات الملكية للأراضي التي تم الاستحواذ عليها ، وإدخال خدمة الجمارك في زنكلودك ودفع تعويض كبير^(٤)،وما ان رفض الباب العالي حتى أغلقت وزارة الخارجية الفرنسية بورصة باريس بوجه العثمانيين حتى يتم تلبية مطالب شركة هيراكليا. علاوة على ذلك، رفض البنك الامبراطوري العثماني دفع سلف للخزانة العثمانية. في حين قدم السفير الفرنسي كونستانس للباب العالي في ٢١ أبريل/نيسان ١٩٠٨م

(1)Ibid, P.111.

(2)Ibid, P.109.

(3) Donald Quataert, Social Disintegration and Popular Resistance in the Ottoman Empire, 1881- 1908. Reactions to European Economic Penetration (New York, NYU Press, 1983), PP.41-45.

(4)Bruce Fulton, "France and the End of the Ottoman Empire." In Great Powers and the End of the Ottoman Empire, edited by Marian Kent, London: Frank Cass, 1996,PP 155-156.

إنذاراً نهائياً يطالب به تسوية فورية للمسألة وفي ٥ مايو/ايار أرسلت سفينة حماية السفارة الفرنسية مع فرقة من مشاة البحرية الفرنسية إلى زنكلودك ((ان هذه التكتيكات المتمثلة بالتلويح باستخدام القوة وتوزيع البخشيش على رجالات الحكومة العثمانية سرعان ما أظهر آثارهما)) ففي ١٨ مايو/ايار ، تلقت السفارة الفرنسية رسالة مكتوبة من الباب العالي يؤكد فيها التسوية مع شركة هيراكليا" وفقاً للمطالب الواردة في مذكرة كونستانس في ٥ مايو/ايار " وعلى الفور أبلغ كونستانس مجلس الوزراء الفرنسي بذلك تم حل المرضي للمشكلة^(١).

بعد انقلاب تركيا الفتاة في يوليو/تموز ١٩٠٨م ضد السلطان عبد الحميد الثاني(١٨٧٦-١٩٠٩م)^(٢)، اظهرت القيادة الجديدة عدم رضاها عن الاعتماد الاقتصادي للبلاد على أوروبا، لاسيما عمليات التلاعب من قبل المؤسسات الاجنبية مثل البنك الامبراطوري العثماني ومؤسسة احتكار الريجي، لذا عمدت الحكومة الجديدة الى تأجيل تنفيذ مشروع هيراكليا بإرادة سلطانية (١٨ مايو/ايار ١٩٠٩م) تم بالفعل استدعاء السفير كونستانس الذي يلقب بـ "السيد اثني عشر بالمائة" من بعض المسؤولين الأتراك قبل الانقلاب ، لاسيما وان شركائه في العمل كانوا يدفعوا له نسبة كبيرة من قيمة الصفقات التي شارك فيها وكان يُعرف أيضاً باسم "السيد ثمانية عشر في المئة" من قبل وزارة الخارجية البريطانية^(٣).

وقد نقلت صحيفة التايمز البريطانية الصادرة في ٣٠ مايو/ايار ١٩٠٩م عن صحيفة عثمانية مقال كتبت فيه "بالتأكيد استفاد السفير الفرنسي من قضية مناجم هيراكليا" لذا طالب كونستانس باعتذار رسمي من الجانب العثماني لتنتهي القضية عند هذا الحد^(٤).

لقد كانت الشركة مسؤولة عن ٥٢ % من إنتاج الفحم بين عامي ١٩٠٨ و ١٩١١ ، رغم ذلك لم تدفع لعمالها ما يكفي من أجل العيش الكريم ، بينما كانت تدفع للمهندسين والمديرين التنفيذيين الأجانب بسخاء، وبما ان الغرض الوحيد من عمل الشركة هو زيادة الأرباح لم

(1) Bruce Fulton, " France's Extraordinary Ambassador ",P 688.

(2) اتسم الموقف الفرنسي من الانقلاب العثماني بالتأييد ،والسبب هو الخوف على المصالح الفرنسية من ان تتضرر فيما لو اتخذت موقفاً مغاير ، لاسيما وان المصالح والاستثمارات الفرنسية بلغت بإجمالي قدره (٢,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠) فرنك عشية الانقلاب .للمزيد من التفاصيل ينظر : عماد حمد صالح الجبوري ،موقف بريطانيا من انقلاب الاتحاديين في الدولة العثمانية ١٩٠٨-١٩٠٩،رسالة ماجستير غير منشورة ،كلية الآداب، جامعة بغداد،ص ٦٦-٦٨.

(3) Bruce Fulton, " France's Extraordinary Ambassador ",P 688.

(4) Bruce Fulton, " France's Extraordinary Ambassador ",P 701.

تحاول حماية المناجم او تقليل الضرائب ،بل واصلت الشركة استخراج الفحم خلال الحرب العالمية الأولى^(١).

لعب راس المال الفرنسي دوراً رائداً في تأسيس الشركة العثمانية للمناجم البليا -كارايدين (The Société Anonyme Ottomane des Mines de Balia-Karaidin) رائد الاستثمار في انتاج الرصاص الفضي (أي كبريتيد الرصاص) في منطقة باليكسير (Balikesir) والليغنيت في منطقة مانسيليك (Mancilik) وعندما رعى امتياز عام ١٨٧٨ م للفرنسيين، تم الغائه بسبب خلاف عام ١٨٨٥ ، وتم نقل الامتياز لبنك القسطنطينية التابع للطرفي (Zarifi) وهو مصرفي السلطان عبد الحميد الثاني و إلى شركة و مصانع لوريوم (Laurium Factories) والتي تمكنت من زيادة صافي أرباحها ستة أضعاف بين عام ١٩٠١ و ١٩٠٨م^(٢) وفي عام ١٩٠٠م، قام المستثمرون الفرنسيون بتأجير الشركة العثمانية لمعادن كاراسو (Société Anonyme Ottomane des Mines de Karasou) بعد امتياز عام ١٨٩٨ لصالح الشركة بتعدين مادة الرصاص الفضي والزنك في قرية كاراسو في سنجق إزميت تم رفع رأس المال الأولي من (٣,٢٠٠,٠٠٠) فرنك الى (٦٠٠,٠٠٠,٠٠٠) فرنك في ١٩٠٦م، وسعت شركة فرنسية أخرى للعمل على استخراج الزيت والبيتومين في منطقة سنجر (Seniçer) ضمن مقاطعة جانينا (يانينا)^(٣).

لقد كانت العقبة الوحيدة التي واجهها الفرنسيون هي المنافسة الشرسة فيما بينهم وبين الشركات الأجنبية الاخرى العاملة في الامبراطورية العثمانية .فبحلول عام ١٩١٠ ،امست الشركات الأجنبية تمتلك أكثر من ثلثي مناجم الفحم والكروم والنحاس وغيرها في الامبراطورية العثمانية^(٤).

سادساً: الصناعة والتجارة:-

أن من بين المؤسسات الصناعية الفرنسية التي ادت دوراً كبيراً في زيادة رأس المال الفرنسي هي مؤسسة احتكار التبغ التي تأسست عام ١٨٨١م من خلال مرسوم محرم الذي من خلاله أنشأت الدول المقرضة ادارة الدين العثماني لإدارة تحصيل الضرائب ،بما في ذلك

(1) Eliot Grinnell Mears, Modern Turkey: A Politico-Economic Interpretation 1908-1923. New York, 1924, PP 640-641.

(2) V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 120.

(3) Ibid, P.120.

(4) Roger Owen, The Middle East in the World Economy 1800-1914. London, 1993, P 198.

ايرادات التبغ، والتي امننت لمدفوعات الديون^(١)، وأما بالنسبة للتبغ فالأرباح التي تجنى من استغلاله من خلال احتكار ريجي فتقسم بين الحكومة العثمانية والمقرضين و الشركة التي تدبر الاحتكار ، مع مراعاة الشروط التي يتم تحديدها بين الأطراف المشاركة ، و في الواقع ، أدركت ادارة الدين العثماني أن الضرائب التي تضمن سداد الديون آخذة في الازدياد وأن احتكار التبغ سيكون عملاً مربحاً، لذا تم تأسيس شركة منتجات التبغ يقوم رجل اعمال فرنسي يدعى مونسير ديفي Monsieur Devey بإدارتها^(٢).

ان اصحاب الامتياز الرئيسي هم البنك الامبراطوري العثماني ،ومجموعة كريدانتستلتس (Kreditanstalt) ومقرها فيينا ومجموعة بليشرودير (Bleichroder group) في برلين الذين اسسوا شركة Régie Cointéressée des Tabacs de l'Empire Ottoman Société في مايو ١٨٨٣م،والذي يعرف باختصار (الريجى Régie) برأس مال أولي قدره (١٠٠,٠٠٠,٠٠٠) فرنك اي ما يعادل (٤,٤٠٠,٠٠٠) ليرة عثمانية ،دفع نصفه الى ادارة الدين العام العثماني وتم تأجيل النصف الاخر الى وقت اخر بموافقة الدولة العثمانية وادارة الدين العام العثماني. في مقابل امتياز لمدة ثلاثين عاماً ، كان على الشركة أن تدفع مبلغ (٧٥٠,٠٠٠) ليرة عثمانية سنوياً على ثلاث دفعات. ثم تدفع الشركة للمساهمين أرباح بنسبة ٨% على رأس المال المدفوع. أما بقية الارباح فسيتم تقسيمها بين الدولة العثمانية و ادارة الدين العثماني، والريجى بنسب تتغير وفقاً مستوى المكاسب، ارتفعت حصة الدولة من ٣٠ % اي (نصف مليون ليرة عثمانية) إلى ٧٥ % إذا تجاوز مجموع الأرباح النهائي اثنين مليون ليرة عثمانية وفي عام ١٨٨٩^(٣)، وتم إنشاء صندوق احتياطي يهدف الى مواجهة الخسائر غير العادية المحتملة ، وتوزيع الأرباح في اوقات الارباح ومع ذلك ، استمر المساهمون في الحصول على ٨% من أرباح الأسهم بينما حصل المؤسسون على عوائد بنسبة ٥ % ، وتم تزويد ادارة الدين العام العثماني بالأموال المطلوبة ،وزادت الارباح باطراد بين عامي ١٨٩٠ و ١٨٩٥ وارتفع إجمالي العوائد المدفوعة للمساهمين من ٨% إلى ١٨.٥ %، في حين ارتفعت ارباح الاسهم من ثلاثة عشر فرنكاً للسهم عام ١٨٨٩م لتصل إلى ٢٠.٥ فرنك بحلول عام ١٨٩٥م^(٤)، وتم توزيع جزء من صندوق الاحتياطي بسخاء على

^(١) طاهر يوسف الوائلي ،ادارة الدين العام العثماني ١٨٨١-١٩٢٨، اطروحه دكتوراه غير منشورة ،كلية الآداب ،جامعة الكوفة ،١٩٩٩م، ص ٩٤.

^(٢) V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 127.

^(٣) طاهر يوسف الوائلي ،المصدر السابق، ص ٩٤.

^(٤) Jacques Thobie, Op, Cit, P 188.

المساهمين أثار هذا شكوكاً جدية حول السياسات المالية للشركة، بسبب قيام مؤسسة الريجي بتضخيم تكاليف التخزين والإنتاج والمبيعات بشكل كبير بهدف خفض أرباحها بشكل مصطنع وعدم افادة الامبراطورية العثمانية و زيادة نسبة ارباحها^(١).

لقد عمدت مؤسسة الريجي الى القيام بمجموعة من الاجراءات لمنع زراعة التبغ "غير القانونية" اي بدون إذن من الريجي ، منها تقديم بذوراً ذات نوعية جيدة وتقديم سلف في بداية كل موسم للفلاحين التابعين لها، واختيار الموظفين حسب الجدارة وتقديم المشورة الفنية وتنقيف المتخصصين لتحسين جودة الإنتاجية. وانشاء منظومة إدارية شاملة ، وانشاء وحدات معالجة وتخزين جديدة ، وفتح وكالات في مناطق الإنتاج البعيدة عن مراكز المدن الرئيسية اما المصانع فقد تم انشائها في سامسون و أضنة و إزمير وأمانيسا في الأناضول وكذلك بيروت ودمشق وحلب وبافا في سوريا وفلسطين في لبنان وكريت^(٢).

لقد استطاعت مؤسسة احتكار الريجي تحصيل ضريبة الإنتاج ضريبة المرورية (milruriye) وهي من اختصاص الحكومة العثمانية التي تخلت عن ضرائب الاستيراد التي تفرض على منتجات التبغ مثل السجائر والسيجار والسعوط وكذلك المستحقات عن منح تصاريح التبغ المعالج بالإضافة إلى ضريبة الاستهلاك^(٣).

كانت الريجي على عكس احتكارات التبغ في البلدان الأخرى، اذ لعبت دوراً رئيساً في الاقتصاد العثماني واستمرت أهميتها حتى بعد ظهور جمهورية تركيا الحديثة .لاسيما وانها كانت تدفع رواتب عالية لموظفيها يزيد في بعض الاحيان عن رواتب مسؤولين كبار في الحكومة العثمانية ،لاسيما وان الأجانب والرعايا العثمانيون على حد سواء كانوا يعدونها مكاناً مرغوب فيه، وإلى جانب دفع رواتب عالية للشركة ،فقد كانت تقدم نفقات سفر واجازات مدفوعة الثمن الى اوروبا، اما مديري فروع المؤسسة و البالغ عددهم أكثر من مائة فقد كان يدفع لهم مرتبات فوق المعايير الأوروبية ،بل تفوق في احيان رؤساء الوزراء العثماني^(٤).

لقد انتاب هذه المؤسسة العديد من المظالم فعلى الرغم من توفير فرص العمل للبعض ،فقد عاقت ارزاق نسبة كبيرة من السكان والذين يعتاشون على إنتاج وبيع التبغ. فعدد كبير جدا من العثمانيين خسر مصادر دخلهم منهم مزارعون ومنتجي سجائر وعمال ومصرفيون

(1)Stanford J Shaw,, and Ezel Kural Shaw. History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, vol. II. Cambridge, MA: Cambridge University Press, 1977, P 233.

(2)Jacques Thobie, Op, Cit, P 182.

(3)V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 129.

(4)V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 129.

وتجار^(١). ولكون مؤسسة الريجي واحدة من أكثر أجهزة إدارة الدين العام العثماني تنظيمًا، إذ كان رؤساؤها ونوابهم جميعهم اجانب، لذا لم يكثرثوا كثيراً للفئات المتضررة من عملها، لاسيما ان اغلبهم يعملون أيضاً في البنك الامبراطوري العثماني أو شركات السكك الحديدية أو البنوك الأجنبية. وبهذه الطريقة يتم تسهيل عمل هذه المنظمة وبالتالي عمل ادارة الدين العثماني متمثلة في حماية المصالح الأجنبية في الامبراطورية العثمانية^(٢).

لم تكن مؤسسة ريجي على علاقة جيدة باستمرار مع الحكومة العثمانية أو الأشخاص الذين يكسبون رزقهم من التبغ من الرعايا العثمانيين ، فقد وجد مزارعو التبغ أنفسهم تحت سيطرة وكيل أجنبي همه جمع الضرائب ،ومؤسسة تزرع التبغ ، وتمنح ائتمانات وتشتري المحاصيل بأسعار متدنية وتحقق أرباحاً ضخمة، وحتى تطالب ٥٪ فائدة على القروض، رغم أن الفقرة الأخيرة لم ينص عليها في اتفاقية الامتياز^(٣).

ان الاوضاع المجحفة للمزارعين الذين لا يستطيعون تغطية نفقاتهم دفعهم الى زراعة وبيع التبغ "بشكل غير قانوني" في بعض المناطق الى مشترين "غير قانونيين" لذا فرضت المؤسسة شرطاً جزئياً يشمل دفع غرامة تصل الى ثلاثة أضعاف سعرالتبغ التجاري. وبهدف منع التهريب، أنشأت الشركة قوة شرطة خاصة بها وطالبت الدرك العثماني ان يطاردوا المهربين بل ويقتلهم ان لزم الامر. على الرغم من أن الحكومة والعثمانية قبلت الطلب على مضض ، الا ان اغلب حكام المقاطعات التي يزرع فيها التبغ رفضوا هذا الطلب ،مما حدا بالمؤسسة في عام ١٨٨٨م،الى انشاء ثلاث طرادات لاستخدامها ضد التهريب الخارجي للتبغ على طول الساحل العثماني، الا ان ارتفاع تكاليف صيانة الاسطول دفعها الى تصفيته عام ١٨٩٦م^(٤).الا ان مسلسل التنكيل بمزارعي وتجار التبغ خارج سطوة مؤسسة الريجي لم ينتهي، فخلال الأربعة عشر عاماً التي أعقبت إنشاء الريجي ، كان هناك ما يقرب من ألفي شخص يموتون كل عام خلال المناوشات بين قوات الريجي والمهربين ،ففي عام ١٨٩٠ ، أرسل نوري باي ، وهو موظف يعمل لدى مؤسسة ريجي ، تقريراً إلى القصر السلطاني قدم فيه بتفصيل سياسات الشركة الاحتكارية، مثل عرض الأرباح بشكل خاطئ عند مستويات أقل بكثير من المستويات الفعلية، وبالتالي تخفيض المدفوعات للحكومة، كما أشار التقرير إلى سوء الأسعار

(1)Donald Quataert, Op, Cit , PP.15-18

(2) Donald C Blaisdell,. European Financial Control in the Ottoman Empire. New York: AMS Press, 1966.PP 222-223.

(3)V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 129.

(4)Jacques Thobie, Op, Cit, P 182.

التي دفعت للمزارعين ولم يترك للكثير منهم خياراً سوى التهريب^(١). في حين ظهرت دراسة حديثة للسنوات التي عملت فيها مؤسسة الريجي في الأراضي العثمانية مدة الامتياز، فوجدت أن رأس مالها الحقيقي يزيد عن (١,٧٦٠,٠٠٠) ليرة عثمانية ليصل إلى (٢,٢٠٠,٠٠٠) ليرة عثمانية و ارتفع المبلغ الذي تدفعه مؤسسة الريجي سنوياً إلى البنك الامبراطوري العثماني من ٧٥٠,٠٠٠ ليرة عثمانية إلى ٨٠٠,٠٠٠، بل وخفضت أرباح الأسهم المدفوعة للمساهمين من ٨% إلى ٦% ولم يتم إجراء تغييرات مهمة في نسب توزيع الأرباح الأخرى لتعكس بالإيجاب لصالح الامبراطورية العثمانية، ومع كل ما تقدم فقد استمرت مؤسسة الريجي في العمل خلال الحرب العالمية الأولى على الرغم من المخالفات في عقد الامتياز وندرة الوقود اثناء الحرب لتشغيل مصانع السجائر^(٢).

في سياق متصل منحت الحكومة العثمانية امتيازاً لـ فيزكومت جورج دي زكوبي (Vicomte Georges de Zogheb) عام ١٨٩١م، للحصول على حق حصري لخمسة وعشرين عاماً لاستيراد وبيع التبغ (تبغ النرجيلة) في الإمبراطورية. في عام ١٨٩٢، لذا أسس فيزكومت شركة مساهمة في باريس تحت عنوان شركة التبغ (Société du Tombac) برأس مال أولي قدره خمسة ملايين فرنك، تدفع الشركة ٤٠,٠٠٠ ليرة عثمانية كحد أدنى مقابل احتكارها تسويق التبغ عن كل عام ورسوم دخول محسوبة على النحو التالي ٣ قروش ذهب للكيلوغرام الواحد خلال السنوات التسع الأولى، و٤ قروش ذهب للكيلو غرام الواحد في السنوات التسع التالية و٤.٥ قروش خلال السنوات السبع الأخيرة، وبما ان الشركة عانت من بعض الصعوبات، أعيد تنظيم الشركة في عام ١٨٩٧م، بمساعدة البنك الامبراطوري العثماني الذي سجلها كشركة "عثمانية" مقابل تخفيض الرسوم الجمركية و تم زيادة رأسمالها إلى ١٢.٥ مليون فرنك^(٣).

اما تجارة البيع بالتجزئة، فقد بدأت شركة اتبلسمنتس اورزدي باك Etablissements Orosdi-Back)) في عام ١٨٥٥م كشركة عائلية مع متجر في اسطنبول، وليس في أوروبا كما يعتقد في بعض الأحيان، وتم نقل مقر الشركة إلى باريس حيث سجلت عام ١٨٨٨م واستطاعت هذه الشركة من خلال شهرتها انشاء العديد من المتاجر في كبريات مدن الإمبراطورية كاسطنبول و إزمير و سالونيك والقاهرة والإسكندرية وطنطة كما في كبريات المدن الأوروبية كباريس وفيينا وبوخارست و أعيد تنظيمها عام ١٨٩٥م كشركة مساهمة ليمتلك

(1)Donald Quataert, Op, Cit , P 24.

(2)V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 130.

(3)Jacques Thobie, La France et l'Est Méditerranéen depuis 1850. Istanbul: Editions Isis, 1993,P 249.

رجال الاعمال الفرنسيون ٨٠% من أسهمها وسنداتها، والباقي في أيدي النمساويين والمجريين، وامسى لديها مكاتب شراء في ليون ومانشستر وبرمنغهام وبرادفورد وفيينا وميلان وباقي المدن الاوربية. واستطاعت هذه الشركة ان تبني سمعة جيدة لدى الزبون العثماني ففي عام ١٩٠٨م، أفادت الشركة أن وارداتها تزيد عن ٥% من اجمالي واردات الإمبراطورية، بحيث اهلتها هذه لان تصبح ثالث أكبر شركة تجارية فرنسية في الامبراطورية العثمانية عام ١٩١٤م^(١).
اما في مجال الفنادق فلم يقم الفرنسيون ببناء الفنادق بل قاموا بتشغيلها أيضاً. ومن أشهرها فندق بيرلا بالاس في اسطنبول، الذي بني فيه ربيع ١٨٩٣م من قبل الشركة العالمية للفنادق الفخمة (Compagnie Internationale des Grands Hotele) وهي جزء من مشروع قطار الشرق السريع (Orient Express) المملوك لجورج ناجيلماكرز السالف الذكر. علاوة على ذلك ، امتلك الفرنسيون فندق بيوغو (بيرا) ، وفندق جراند فرانسيس كونتنتل (Grand Hotel Français et Continental)^(٢).

اضافة الى ما تقدم فقد عمل الفرنسيين كمقاولين ثانويين في الموانئ البحرية والسكك الحديدية والخدمات الحضرية. على سبيل المثال ، كان للفرنسي ب. أوجيه أعمال تجارية في الموانئ زنكولداك Zonguldak وحيدرياشا Haydarpaşa وبندرما Bandirma ، بينما شيد البرت بوتار Albert Pottier نظام الصرف الصحي في بورصة^(٣)، اما في القرن العشرين فقد ظهرت العديد من الشركات الاستشارية الفرنسية في الامبراطورية العثمانية كشركة الدراسات الصناعية والتجارية الفرنسية العثمانية

Société Franco-Ottomane d'Etudes Industrielles et Commerciales برأس مال ٢.٥ مليون فرنك في باريس عام ١٩٠٨م والتي تهدف إلى دراسة والحصول على الامتيازات ذات الصلة بالصناعة، التجارة والعقارات والأنشطة المتعلقة بالأشغال العامة في الإمبراطورية العثمانية. وانضمت شركتان جديدتان وهما الشركة العامة العثمانية للخدمات Société Générale d'Entreprises dans l'Empire Ottoman برأس مال ٤ ملايين فرنك والنقابة الصناعية والتجارية العثمانية (The Syndicat Industriel et Commercial Ottoman) برأس مال ١.٢ مليون فرنك^(٤).

(1) Jacques Thobie, Intérêts et Impérialisme Français dans l'Empire Ottoman, P 475.

(2) V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 134.

(3) Ibid, P.134.

(4) V. Necla Geyikdağı, Op, Cit, P 134.

يتضح بانه كلما ابتعد رجال الاعمال البريطانيون عن الأسواق العثمانية، أظهر اقرانهم الفرنسيون وحكومتهم استعدادهم لملء الفراغ، فعلى سبيل المثال حينما تأسست شركة مصانع السجاد الشرقي (The Oriental Carpet Manufacturers Company) في ١٩٠٧م، من اندماج ست كبرى شركات تصنيع السجاد في الامبراطورية، ولدخل ثلاثة رجال اعمال فرنسيين كمدرء وعدد متزايد من الفرنسيين كأعضاء مجلس الإدارة، فقد وقعت تحت التأثير الفرنسي بعد سنوات قليلة من إنشائها، حتى وصل الامر في بداية عام ١٩١١م الى ان يتم نقل أسهم الشركة من اسطنبول ولندن الى بورصة باريس، وتمت مناقشة هذه الخطوة بجدية من قبل وزير المالية كلوتس (Klotz)، وزير الخارجية بوانكاريه (Poincaré) وسفير فرنسا في اسطنبول بومبارت (Bompert) ليتم إدراج الشركة في نهاية المطاف في عام ١٩١٢م في البورصة. ويقدر أن ٦٠% من أسهم الشركة تم تداولها في فرنسا عشية الحرب العالمية الأولى^(١).

اما بخصوص المشاريع الزراعية فعلى الرغم من أن البريطانيين استثمروا في قطاع الزراعة خلال ستينيات القرن التاسع عشر لتطوير زراعة القطن وزيت الزيتون والحبوب والفواكه، الا ان تلك المشاريع اصبحت مغرية لرجال الاعمال الفرنسيين كونها استثمارات كبيرة جداً، لاسيما عندما تمت مصادرة الأراضي السنية (الأراضي التابعة للسلطان) من قبل حكومة الاتحاديين في عام ١٩٠٩، بعد الانقلاب الدستوري نشأت فرصة لبيع أو استغلال أجزاء كبيرة من هذه الأراضي من خلال الامتيازات الممنوحة للأجانب. ففي عام ١٩١٢م سمحت الحكومة العثمانية، بإرادة سلطانية، لمجموعة اقتصادية فرنسية على رأسها بول دي ليسبس (Paul de Lesseps) والبارون فلوران إيفان دي فينديوفر (Baron de Vendeuvre) لاستغلال أجزاء من جوكوروا Çukurova، وهي منطقة جنوبية خصبة، قد سبق لهما عقد اتفاقية عام ١٩١١ لإنشاء "نقابة أضنة" في أبريل عام ١٩١٢ ليتم التوقيع بينها وبين وزير المالية العثماني نائل (Nail Bey) لزراعة مزارع جوكوروا، و حسب العقد مع الشركة فان الاخيرة ستزرع القمح والشعير والسمسم والقطن والخضروات البقولية على ٦٣٠٠٠ هكتار من الأراضي، الا ان اندلاع الحرب العالمية الاولى حال دون بدء هذا المشروع^(٢).

(1) Jacques Thobie, La France et l'Est Méditerranéen depuis, P253.

(2) Ibid, PP.253-254.

الخاتمة

١- ان تطور المصالح الفرنسية في الإمبراطورية العثمانية ارتبط بأسباب اقتصادية، فالدولة الفرنسية -شأنها شأن الدول الأوروبية - التي شهدت الثورة الصناعية كانت بحاجة إلى المواد الخام من المناطق التي تعاني من تخلف صناعي ،اضافة الى أسواق جديدة لسلعها ذات الإنتاج الضخم. و كانت الاراضي العثمانية واحدة من هذه الأسواق ، حيث قدمت كميات كبيرة من المواد الخام واسواق واعدة للمنتجات المصنعة.

٢- كان على الفرنسيين بناء طرق وموانئ بحرية ومرافق إنتاج السلع مثل المزارع والمناجم. ومثل هذه اشكال من النشاط التجاري أدى إلى تفعيل خدمات مثل البنوك والتأمين وإنشاء سكك حديدية وحتى الاستشارات الفنية ودراسات جدوى اقتصادية ، وكذلك أنشطة البيع بالتجزئة.

٣- أمسى مجلس ادارة الدين العثماني يديره ممثلو حملة السندات من فرنسيين وغيرهم من الاجانب، لخلق سيطرة تامة على السياسة المالية العثمانية والإشراف و حاول المجلس الحفاظ على النظام بقدر تحقيق مصالحها في الإمبراطورية العثمانية مع تشجيع بناء السكك الحديدية وغيرها من النشاطات الاقتصادية التي من شأنها زيادة إيراداته.

٤- لعبت التطلعات السياسية دوراً أكثر وضوحاً خاصة بتوجيه دفة النشاطات الاقتصادية مطلع القرن العشرين، عندما بدت نهاية الإمبراطورية وشيكة، اذ حاولت فرنسا-مثل باقي القوى الأخرى- زيادة نفوذها السياسي في أجزاء معينة من الإمبراطورية ،لا سيما في بلاد الشام، للحصول على نصيبها من تركية (الرجل المريض) بزيادة النشاط الاقتصادي ،فقد ازدادت حصة النشاط الاقتصادي الفرنسي المباشر في الإمبراطورية العثمانية من حوالي ٣٢ % عام ١٨٨٨م الى أكثر من ٤٥ % قبل الحرب العالمية الأولى.

٥- كانت السكك الحديدية الأعظم تأثيراً على الاقتصاد العثماني، فالحكومة العثمانية تقتصر إلى رأس المال الكافي والتكنولوجيا لبناء السكك الحديدية ، لذا كان لابد من ترك هذا القطاع للفرنسيين وغيرهم إدراكاً منهم لأهمية تطوير البنية التحتية ، فمنحت الحكومة امتيازات لرجال الاعمال الأجانب لبناء وتشغيل خطوط متواصلة بضمن عائدات المقاطعات التي مرت بها تلك الخطوط.

٦-بعد الانقلاب الدستوري عام ١٩٠٨م ، كانت المخاطر السياسية بالنسبة للشركات الفرنسية كبيرة ففي نهاية ذلك العام اعلنت بلغاريا استقلالها عن الامبراطورية العثمانية ،وضمت امبراطورية النمسا- المجر البوسنة والهرسك ،ورتبت القوى العظمى(بريطانيا-فرنسا-روسيا) ضم اليونان إلى جزيرة كريت وبالتالي خلق تغييرات على الحدود وتهجير السكان والعديد من المضايقات للسكك الحديدية العاملة في البلقان. اضافة الى الهجوم الإيطالي

المفاجئ على المقاطعة العثمانية طرابلس الغرب في عام ١٩١١. وبينما استمرت هذه الحرب، أعلنت دول البلقان اغتنام هذه الفرصة، وبدعم روسي أعلن الحرب ضد العثمانيين في عام ١٩١٢م، أدت هذه الحروب إلى إغلاق المنارات على جميع الشواطئ بما في ذلك البحر الأحمر وأعمال المناجم في الدردنيل وخليج إزمير، على الرغم من هذا التطورات فقد استمر الفرنسيين في محاولة تعزيز نشاطاتهم الاقتصادية في الإمبراطورية بحيث فاقت الدوافع السياسية الاعتبارات الاقتصادية.

٧- خلقت خسارة الأراضي العثمانية دولاً جديدة مميزة جديدة للشركات الفرنسية العاملة في تلك الأراضي ومع ذلك بقيت غالبية كبيرة من النشاطات الاقتصادية الفرنسية في الأراضي التي يسيطر عليها العثمانيين حتى نهاية الحرب العالمية الاولى.

٨- تعد مؤسسة الريجي من اكبر المؤسسات التابعة لمجلس ادارة الدين العام العثماني ،وأدت دوراً مميزاً لصالح الدول الاجنبية ،لاسيما فرنسا ،وهذه المؤسسة استمرت في العمل داخل الاراضي العثمانية حتى بعد انهيار الامبراطورية العثمانية وقيام جمهورية تركيا الحديثة ،لما تملكه من امكانات اقتصادية تخادمية لصالح الدول الاجنبية.

The Development of French economic interests in the Ottoman Empire 1870-1914

Teacher Dr. Emad Hamad Saleh Abdul Halim Al-Jubory

Abstract

The weakness that affected the joints of the Ottoman Empire, as well as the economic and human capabilities and resources that this empire enjoyed, made it the focus of attention of many countries with economic capabilities, especially those countries that entered the stage of the industrial revolution and which had a surplus in production and sought to obtain resources France has priority in the markets for its products .

The research deals with the development of the French financial system and the attempts of the French capital to search for foreign investments through active participation in lending to the Ottoman Empire by banks, in which the French had the lion's share. The research also deals with French industrial projects in the Ottoman Empire as well as French trade with them .

Key Wards: French interest, Ottoman Empire, French financial and industrial Enterprise.