

الأهمية التاريخية لمرافئ بلاد الشام في عصر السلطنة العثمانية (1215هـ - 1337هـ / 1880م - 1918م)

• مازن الغنيمي

(تاريخ الإيداع 21 / 6 / 2016. قبل للنشر في 13 / 10 / 2016)

□ ملخص □

يتناول هذا البحث أهمية موانئ بلاد الشام وتطورها حتى نهاية الفترة العثمانية، في أهم ولايات الدولة وأقربها إلى المركز، وينتظر لوضع المرافئ وما تعانيه من صعوبات بدءاً من الرسو حتى نقل البضائع، والخدمات التي عملت الدولة على توفيرها، والصعوبات التي واجهتها، والجهود المبذولة لتأمين حركة التجارة، إضافة لأثر الطبيعة والروتين الإداري في عرقلة العمل، وعدم القدرة على استيعاب كل أحجام البواخر، وتدخّل الدول الأجنبية في عمليات تطوير المرافئ من خلال نظام الإمتيازات، مع شرح يبين اثر الموقع الجغرافي للمرفأ في حركة التجارة.

الكلمات المفتاحية : بلاد الشام - مرفأ - السلطنة العثمانية - البحر

* قائم بالاعمال، قسم التاريخ - كلية الآداب، جامعة تشرين - سورية.

The historical importance of the port of the Levant in the era of the Ottoman Empire (1215-1337A.H/1800-1918A.D)

Mazen Alghonaimi*

(Received 21 / 6 / 2016. Accepted 13 / 10 / 2016)

□ ABSTRACT □

This research deals with the importance of the ports of the Levant and its development until the end of the Ottoman period, in the most important states of the country and the closest to the center. It addresses the situation harbors and experienced difficulties ranging from berthing until the transfer of goods and services that the state has worked to availability, the difficulties encountered and the efforts to secure the movement of trade. In addition, the paper deals with the effect of nature and administrative red tape in the obstruction of the work, the inability to accommodate all sizes of vessels and the intervention of foreign countries in the development of ports through the concession system operations, with an explanation shows the effect of the geographical location of the port in the trade.

Key words : Levant, port, ottoman, sea, trade

* Academic assistant, department of history, Faculty of Arts, University of Tishreen.

مقدمة:

حتم الواقع الجغرافي على بلاد الشام وحكوماتها المتعاقبة المتاجرة من خلال البحر، فتعددت الموانئ لتجمع ما تشتتت من منتجات الدولة في مختلف أرجائها، وتعبّر من خلالها إلى بلدان متعددة، وتوحد ما تفرق من صادرات تلك الدول إلى الأسواق الشامية، لتعبّر بها إلى مختلف أقاليم الدولة. ولطالما عكس نشاط الموانئ علاقات الدولة السياسية، وخصوصاً مع الدول الأوربية لأنها العلاقة الأبرز بحكم الحدود البحرية المشتركة والمصالح المتبادلة، إلا أن هناك بعض الخروقات لتلك النظرية، فلم تكن السياسة عاملاً حاسماً في نشاط الموانئ، لأن التجارة عند بعض الأوربيين كانت مقدمة على ما عداها فالبنادقة أصحاب المقولة الشهيرة "نحن أولاً بنادقة ثم مسيحيون"، فالمصلحة التجارية عند تجار البندقية لها الأولوية، ومقدمة حتى على المشاعر الدينية، بغض النظر عن الطرف الآخر الذي يتعاملون معه، وهو ما دفعهم لتحدي السياسة وتخطي الفروق الثقافية، وساهم في كسر الحصار الأوربي على مرفئ المماليك، ولولا الشغف التجاري الأوربي لتعرضت الحركة في موانئ الدولة للاضمحلال في الكثير من المراحل.

ومما أعطى زخماً أكبر لتلك المرفئ هو قربها من المضائق الهامة كمضيق البوسفور¹ الذي يفصل قارة أوروبا عن قارة آسيا. وتاريخياً كان التعامل مع البحر لأول مرة عند المسلمين حين اضطر بعض أصحاب الرسول إلى الفرار بدينهم إلى الحبشة². وجاء تكوينهم لقوة بحرية في البحر المتوسط منذ الفتح العربي، ليؤمن طرق تجارتهم من خلال سيطرتهم على بعض جزره³. وكان لا بد للمدن كي تكون عظيمة وقادرة على إطعام سكانها، من أن تكون واقعة على مقربة من البحر ممتلكة ميناء نشطاً.

أهمية البحث وأهدافه:

تأتي أهمية البحث من خلال الدور التاريخي لمرفئ بلاد الشام في حسم المعارك وتحقيق الانتصارات لبعض الفاتحين وإلحاق الخيبتات للمهزومين، ويهدف البحث إلى إيضاح أسباب القصور في المرفئ الشامية، و تبيان أهميتها، باعتبارها نقطة مواجهة بين الشرق والغرب، مما جعلها تلعب دوراً نشطاً في العلاقات التجارية وتسهم في مد جسور التواصل بين الأمم والشعوب. وترصد الصراعات الدولية على بلدان الشرق الأدنى.

منهجية البحث:

جمع المادة العلمية من مختلف المصادر والدراسات التاريخية، معتمداً على الجانب التحليلي العلمي النقدي المؤسس على الإستقراء والإستنتاج ومقارنة المعلومات التاريخية بغية الوصول إلى الحقائق المتعلقة بموضوع البحث ملتزماً بجميع قواعد منهجية البحث التاريخي من حيث قواعد المعرفة والمعالجة الموضوعية القائمة على التحليل،

(1) يصل ما بين بحر مرمرة جنوباً والبحر الأسود شمالاً، ويقسم مدينة اسطنبول إلى قسمين: الشرقي أسبوي، والغربي أوربي. قال فيه احمد شوقي:

امير المؤمنين رأيت جسراً امر على السراط ولا عليه
له خشب يجوع السوس فيه وتمضي الفقرا تأوي اليه

انظر: الدغيم، محمود: أضواء على البحرية العثمانية، اتحاد المؤرخين العرب، القاهرة، 1994، ص 424.

(2) ابو لقمة، الهادي. والاعور، محمد: الجغرافيا البحرية، الدار الجماهيرية، مصراته، 1999م، ص 73.

(3) عبد الحليم، انور: (الملاحة وعلوم البحار عند العرب)، مجلة عالم المعرفة، ع13، 1979م، ص 67.

التعليل، التوثيق، المقارنة، دقة اللغة، حسن التعبير، سهولة الأسلوب، المناقشة، للوصول إلى النتائج المرجوة التي تدعم الحقيقة التاريخية.

النتائج والمناقشة

الأهمية التجارية للمرفئ وتطور حركة السفن:

كانت التجارة العالمية الآتية من بلاد الشرق إلى أسواق أوروبا طوال العصور القديمة والوسطى تحظى برواج واسع وتحقق أرباحاً خيالية للمشتغلين بها منذ شحنها في موانئ التصدير الآسيوية والإفريقية المطلة على المحيط الهندي، حتى يتم توزيعها في أسواق أوروبا، وكانت هذه التجارة تعبر الشام لتصل إلى البحر المتوسط⁴. فمرفئ الساحل السوري كونت مع دمشق مثلثاً اقتصادياً أدى دوراً مهماً في تلبية حاجات السكان الاقتصادية، حيث كانت مرفئ بيروت وصيدا وطرابلس تمثل منافذاً لبضاعة الغرب الاستهلاكية⁵، كالقطن والحبر والتبغ والإسفنج والزيت والصابون، والسمسم وأنواع مختلفة من التوابل.

إن هذا الحراك الكبير في التجارة وتقل البضائع من كل حد وصوب، جعل الحاجة ملحة دائماً لتفعيل الموانئ وتطوير طرق اتصالها بالداخل وتأمينها بما يتناسب مع الحركة التجارية النشطة في حينها، ومن هنا واكب الاهتمام بشق الطرقات ومد سكك الحديد عناية ممانلة بإنشاء المرفئ وتحسينها، فمجلس إدارة جبل لبنان اتخذ قراراً في منتصف القرن التاسع عشر الميلادي بفتح ثلاثة موانئ لبنانية في شكا وجونيه والجبية عند النبي يونس⁶. ونظراً لازدياد نشاطهم وكثرة سفنهم اتجهوا إلى المرفئ الساحلية الأخرى كمرقاً بيروت ومرقاً طرابلس ومرقاً صيدا، فلبنان كان منطقة عبور، وحلقة وصل ما بين المناطق الداخلية والساحلية في بلاد الشام، وبينه وبين العالم الخارجي عبر المرفئ الساحلية إلى الخارج⁷. وقد انعكست تلك المسألة فائدة مستدامة على لبنان، ولا زالت مستمرة حتى أيامنا هذه، بتفاعل تجاري نشط مع محيطه الإقليمي.

يعدّ القرن التاسع عشر الميلادي، بداية للحركة الحقيقية للموانئ، ف مع تزايد الحركة الصناعية في أوروبا، والحاجة الكبيرة لتسويق الإنتاج واستيراد المواد الأولية اللازمة للصناعة هناك مترافقا مع تنازع الدول الكبرى على المستعمرات وكسب الأسواق، فتح المجال واسعا أمام الموانئ الشامية لممارسة دور هام مع مدنها الساحلية، فقد تضاعفت التجارة البحرية بين أربعينيات وستينيات القرن، ثم تضاعفت أربع مرات بحلول عام 1318هـ/ 1900م، لكنها لم تزد إلا قليلاً بعد هذا العام، وربما عاد ذلك إلى انشغال الدولة بالتحضير للحروب المستمرة واهتمام قادتها بأمر الحرب وتكاليفها الباهظة. وقد تداولت الموانئ الرئيسية في بلاد الشام وفلسطين تجارة زادت قيمتها عن 68 في المائة، فيما بين ثمانينيات القرن التاسع عشر وسنة 1332هـ/ 1913م، كما تضاعف وزن حمولة السفن الراسية في

(4) اباطة، فاروق: اثر تحول التجارة العالمية الى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر، دار المعارف، مصر، 1994م، ص 5.

(5) غنام، رياض،: مقاطعات جبل لبنان في القرن 19، بيسان، بيروت، 2000، ص 88.

(6) العيدروس، محمد: (الموقف البريطاني من التوجه المصري نحو ساحل عمان 1839 - 1840)، مجلة دراسات تاريخية، العددان 59، 60، دمشق، 1997، ص 33.

(7) معطي، علي: تاريخ لبنان السياسي والاجتماعي 1908 - 1918، مؤسسة عز الدين، بيروت، 1992، مرجع سابق، ص 167-168.

بيروت مثلاً بين سنوات 1313هـ . 1332هـ / 1895م . 1913م، ويحلول هذا التاريخ الأخير جاوزت قيمة تجارة بلاد الشام تجارة المناطق العراقية بحدود 150 في المائة⁸.

ومن الممكن أن السبب في ذلك يعود إلى اختراق الامتيازات كل مفاصل الدولة، ولا سيما ان المعاهدات المعقودة بين السلطنة العثمانية والدول الأوروبية، كانت تكفل للسفن الالتجاء إلى تلك الموانئ في الأحوال الجوية السيئة وحصولها على كافة احتياجاتها دون أي مانع⁹.

ولم تكن الموانئ آنذاك مثل طرابلس واسكندرون وصيدا قادرة على استيعاب ذلك قبل إنشاء ميناء بيروت الذي طغى على ما حوله منذ القرن التاسع عشر، حيث وصلته أول البواخر في العام 1280هـ / 1863م¹⁰. واستمرت حركة التجارة النشطة بشكل ملحوظ نحو أوروبا عبر مرفأ بيروت وصيدا وجونيه وجبيل ومع المناطق المجاورة عبر سوريا¹¹، وكان من الطبيعي أن تندفق المنتجات إلى أراضي السلطنة العثمانية في ظل ثورة صناعية والآت تنتج بلا توقف، لتحمل السفن تلك المنتجات من كل البلدان، ترافق ذلك مع ارتفاع عدد السفن التجارية في عام 1246هـ / 1830م من 256 إلى 500 سفينة خلال الشهر التسعة الأولى، في حين أن بيوترلغوف الضابط الروسي الذي كلف بمهمة أثناء فترة وجود المصريين في سوريا ذكر أنه في عام 1250هـ / 1834م بلغ عدد السفن التي رست مقابل ميناء بيروت 5347 سفينة من مختلف الأحجام والأشكال¹².

وخلال الفترة ما بين عامي 1230هـ . 1278هـ / 1814م . 1861م ارتفعت أعداد السفن من 250 إلى 600، وكانت حمولتها تزيد عن 95 بالمائة من البضائع¹³. وكانت الطرق البحرية تتصل بحلب عبر الاسكندرون وبانياس¹⁴.

ويمكن القول أن عاملين أساسيان ساعدا على تطور المرفأ في بلاد الشام هما : موقع المنطقة وتنافس القوى الكبرى، فمع كل موجة يدفعها البحر نحو الشاطئ كانت الحياة التجارية والبشرية تزداد حيوية، فنتوافد السفن بلا توقف من كل الأنحاء إلى سواحل بلاد الشام، والواضح أن الغرب قد امتلك السيطرة الفعلية في مجال النقل البحري، لامتلاكه السفن المتطورة والشركات الحديثة وأنظمة الملاحة، والأهم هو التنافس بين تلك الدول الأوروبية للحصول على الأسواق التجارية، بينما كانت حكومات الشام خارج هذه المنافسة، مكتفية بما يقدمه الغرب من خبرات على أراضيها. ولم ينح البحر من تدخلات وشروط الأوربيين، فنجد في صيف 1254هـ / 1838م إبان المحادثات التي دارت بين محمد علي والقناصل الأجانب، تقديم السلطنة تنازلات حقيقية للمصالح التجارية الإنجليزية في اتفاقية تقضي بإنشاء نظام للتجارة الحرة في الإمبراطورية، وهو ما يسمح بإمكانية بيع وشراء جميع السلع مهما بلغت كمياتها

(8) اينالجبك، خليل: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية، ت عبد اللطيف الحارس، دار المدى، طرابلس، 2007، ص 589 .

(9) اوغلو، اكمل الدين: الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ت صالح سعادوي، منظمة المؤتمر الاسلامي، استانبول، 1999، ص 711.

(10) كروزيه، موريس: تاريخ الحضارات العام، عويدات للطباعة والنشر، بيروت، 2003م، مج7/6، ص 46.

(11) معطي: تاريخ لبنان السياسي، مرجع سابق، ص 126.

(12) الصباغ، ليلى: الجاليات الأوروبية، في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين 16 - 17، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1989، ص 852 .

(13) غنام: مقاطعات جبل لبنان، مرجع سابق، ص 84.

(14) اينالجبك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، مرجع سابق، مج2، ص 140.

تبعاً لأسعار السوق، سواء في الموانئ أو في جميع أنحاء السلطنة العثمانية¹⁵. كما أن معارضة الدول ألغت أمر احد متصرفي لبنان بجعل مرفأى جونية والنبي يونس صالحين لاستقبال السفن وعمال التحميل والتفريغ، و إقامة المستودعات على الشواطئ القريبة منها، فصدر امر بوجوب الرجوع عن القرار وإلا أُقيل من منصبه، فاضطر المتصرف إلى الرضوخ وهكذا تعثر المشروع منذ البداية¹⁶.

فحكام بلاد الشام لم يكن بمقدورهم مواجهة الانكليز الذين اعتبروا أنفسهم أسياد البحار وخصوصاً تلك المؤدية إلى الهند، وبحثوا بلا توقف عن معاهدات تمكنهم من السيطرة على المضائق. ونورد هنا وثيقة من محفظة رقم 259، سنة 1256هـ / 1840م، تشير إلى التأثير البريطاني القوي في البحار خلال فترة الوجود المصري في بلاد الشام :

"اليوم قد وصلت إلى ميناء بيروت فرقاطة من السفن الحربية الانجليزية، ولما طلب من قنصل انكلترا عدم تطبيق الإجراءات اللازمة في حقها راجعنا الإفادات الواردة من إسكندرية إلى ناظر القورننتية الموجود في هذا الطرف فلم نجد فيها إيضاحات كافية، وحيث أن الظروف دقيقة وليس من الكياسة الدخول في جدل مع هذا القوم لذلك قررنا إعطاء الرخصة للسفينة المذكورة"¹⁷.

الخدمات في المرفأى:

على مستوى الخدمات كان على الموظفين الرسميين تأمين رسو سفن التجار الأجانب في المرفأى العثمانية، والسماح للأوروبيين بحق الحصول على المؤن والمياه من أي نقطة على طول الشاطئ، وقد كان التجار في أمس الحاجة إلى هذه التطمينات¹⁸. إلا أن نمو التجارة وتزايد حمولات البواخر ألقى عبئاً قاسياً على التسهيلات الموجودة في الموانئ، فقد أحدثت كميات البضائع التي يتم تداولها والحجم المتزايد باستمرار للبواخر اختناقاً تسبب في التأخير، وزيادة التكاليف وإحباط التجار، ولم تتغير معظم الموانئ إلا قليلاً نسبياً على مدى القرون، فمرسين مثلاً ظلت مرفأاً طبيعياً مكشوفاً، إذ أن حمولات السكك الحديدية كانت تتكدس عبر أرصفة طويلة غير محمية، وكانت البواخر قد أصبحت كبيرة للغاية على العديد من الموانئ التي تزورها، فعلى سبيل المثال في ثمانينات القرن التاسع عشر كان حجم الباخرة يتجاوز ألف طن ويشهد تطوراً سريعاً¹⁹.

ونلاحظ أن هذا التطور في حجم البواخر في أوروبا كان يترافق مع كبر حجم المرفأى وتنظيمها هناك، وهي مسألة كانت غائبة في مرفأى بلاد الشام، فنذر أن دخلت الموانئ سفن كبيرة، بل كان الأمر مقتصر على سفن شراعية

(15) حوراني: البرت، الشرق الاوسط 1789 . 1918 التحولات في الاقتصاد والمجتمع، ت احمد صقر، دار طلاس، 1996، ص 20-21.

(16) العيدروس، محمد: (الموقف البريطاني من التوجه المصري نحو ساحل عمان)، مرجع سابق، ص 33.

(17) نعيصة: يوسف، المرجع في وثائق تاريخية عن الشام في اثناء حملة محمد علي باشا 1831 . 1841، جامعة دمشق، 2004، ص 89.

(18) اينالجبك: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي، مرجع سابق، ص 292.

(19) بعد ان كانت الحمولة حتى ثلاثينيات القرن لا تتجاوز 6000 طن، زادت تجارة اسكندرونة من مائة الف طن عام 1858م الى 292 ، الف طن عام 1898م، وطرابلس من 62 الف عام 1857 الى 521 الف طن عام 1905م، ويافا من 8 الاف طن عام 1863م الى 604 الاف طن عام 1898م، وحيفا من 97 الاف طن عام 1892م الى 270 عام 1902م. انظر: عيساوي، شارل: التاريخ الاقتصادي للهلل الخصيب 1800 . 1918، ت رؤوف حامد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1991، ص 317.

صغيرة²⁰. حيث أن الموانئ في معظمها صعبة المسالك وتلاقي السفن صعوبات كبيرة في الرسو قريبا منها، ولطالما شكا تجار المرفأ من نقص المخازن للسلع القادمة، قبل إرسالها لمناطق الداخل، مما يجعلها ملقاة في الشوارع عدة ايام حتى قدوم الجمال²¹.

يضاف الى تلك المشكلات صعوبة السيطرة على بعض الموانئ ومراقبتها، فحيفا بسبب بعدها عن أعين السلطة في دمشق أصبحت مأوى للقراصنة وللتجارة المهربة، حتى أصبح يطلق عليها اسم مالطا الصغرى، فأصبحت السفن تقصدها متجاوزة عكا وصيدا، وعلى الأغلب للتهرب من دفع الضرائب المستحقة، أو لشراء مواد لم تكن الدولة تسمح بالمتاجرة بها كالبارود والقمح²²، ولا يفوتنا أن نذكر أيضا، أن الموانئ كانت مزودة في داخلها بخانات لتجميع البضائع، وبعض هذه الخانات زال عن الوجود في أثناء توسعة المرفأ في الأزمنة الحديثة كالخان الكبير في اللاذقية، بينما ساعد الأوروبيون على تأسيس المحاجر الصحية وأنواع أخرى من الرقابة الوقائية في بلاد الشام ليتجنبوا انتشار الأوبئة، وكانت قد تأسست محاجر صحية أولية في مختلف الموانئ العثمانية في النصف الأول من القرن التاسع عشر²³.

ونعرض لموانئ بلاد الشام وأحوالها خلال فترة دراستنا محاولين ترتيبها بحسب الأهمية :

. مرفأ بيروت:

مع ازدياد المنتجات الأوروبية، واتساع حمولات السفن التجارية التي عملت بقوة البخار، أصبحت الحاجة ملحة لإيجاد موانئ كبيرة تتسع لهذه السفن وحجم البضائع التي تحمل على متنها، ولهذا اتجهت الجهود لإنشاء مرفأ بيروت الذي تفوق على ما حوله منذ القرن التاسع عشر، وحققت مدن الشام الشيء الكثير من نمو هذا الميناء وتدفق بضائعه.

بعد ميناء بيروت ثغر دمشق على البحر المتوسط، وصلة وصل لمدينة دمشق الداخلية بالساحل السوري، وشكل منطقة تجارة مهمة إلى الداخل شرقا حتى بغداد، إضافة لأهميته الكبرى في نقل البضائع تصديرا واستيرادا منذ القديم، وشغل المرفأ دوره الاقتصادي الهام في عمليات التجارة الدمشقية والإقليمية والدولية بسبب الموقع الاستراتيجي الهام وكثرة القناصل والتجار الأجانب فيه، وكان طول ميناء بيروت 150 مترا فقط، وعرضه 100 مترا، ولم يتجاوز عمقه المترين، وهو مرفأ صغير، رغم أهميته، وقليل العمق، والبواخر الكبيرة لا تستطيع الرسو فيه بل تبقى في عرض البحر عرضة للرياح والعواصف القوية، أما في الشتاء فهي تلجأ إلى خليج شمال المدينة قرب رأس الخضر أو قرب نهر بيروت²⁴.

(20) عيساوي: المرجع نفسه، ص 349.

(21) المرجع نفسه، ص 365.

(22) البخيت، محمد: حيفا في العهد العثماني الاول، المؤتمر الدولي الثاني لتاريخ بلاد الشام 1939. 1616م، الجزء الاول، جامعة دمشق، ص 306.

(23) حوراني، البرت: الشرق الاوسط الحديث، مرجع سابق، ص 36.

(24) لوريتيت: ارض الذكريات، 300 لوحة رائعة من القرن الماضي، سوريا - لبنان - فلسطين - الاردن، ترجمة حميد شلق، شركة المطبوعات، بيروت، 1995، ص 38.

وقد يكون من أسباب ازدياد أهمية هذا المرفأ، وضع لبنان كنظام متصرفية بعد أحداث العام 1277هـ/ 1860م²⁵ حيث امتلكت الدول الغربية الكثير من التأثير فيه، وحصلت على العديد من الامتيازات ليصبح نافذة تدخل منها بضائع الغرب ببسر وسهولة فيكون مقصدا لتجاره.

وأصبح مرفأ بيروت الذي استقطب معظم نشاط اللبنانيين التجاري من الأهمية بمكان بحيث كان باستطاعته استقبال 10 أو 20 مركباً ضخماً في آن واحد، وبالرغم من المزاحمة التي لقيها مرفأ بيروت ظلت الكميات التي صدرت واستوردت عن طريقه كثيرة جداً وتوفيق معدلاتها ببقية المرفأ في بلاد الشام²⁶.

وجاء اتجاه المرفأ نحو الشمال لتأمين فيه السفن من الرياح الجنوبية الشرقية، أما الرياح الشمالية الغربية التي لا تصادف موانع طبيعية فهي تعصف عصفاً عظيماً في الشتاء وتحدث أمواجاً هائلة. وفي الماضي ردم الأمير فخر الدين المعني الثاني المرفأ انقواء مدهامة الأسطول التركي، ولما حلت السفن البخارية مكان السفن الشراعية، رأت البواخر صعوبة جمة في هذا المرفأ، وكثيراً ما كانت تضطره للإرساء في عرض البحر كما هي الحالة في بقية سواحل الشام، وقد كانت تقضي اليومين والثلاثة لتتمكن من تفريغ شحنتها، وكانت العواصف الفجائية الشديدة التي تكثر في السواحل الشامية تجبر السفن على الابتعاد عن الشاطئ خوفاً من أن تتحطم بصخوره، ولم يكن الأمر مهماً في البداية، فلم تكن مدينة بيروت قد حققت تلك المكانة في التجارة. ولما استفاقت تجارتها وازدادت مكانتها بسرعة غريبة وذلك بعد سنة، 1256هـ/ 1840م، اضطر أولو الأمر إذ ذاك أن يعيروا التفاتهم لمرفئها. وبالنظر لضرورة هذا المرفأ والمنافع التي ستنجم عنه والاقتصاد الذي يتأتى من تفريغ البضائع فيه، حدث تنافس على امتياز توسعته، ففي حزيران سنة، 1305هـ/ 1887م تم اعطاء امتياز لتوسعته، على أن يكون طول الرصيف 1200 متر وأن ينشأ سدان كبيران يحيطان بالمرفأ ويبقى بين هذين السدين مدخل في عرض 200 متر وعمق ثمانية أمتار، وان تكون مساحة هذا المرفأ السطحية على وجه التقريب 23 هكتار²⁷.

إلا أن التوسيع لقي معارضة أصحاب الصنادل، نظراً لوجود ناقلات بضائع كبيرة تنقل البضائع من السفينة لأرصفت المرفأ تحمل 20. 50 طناً، بينما يحمل الصندل 2. 5 أطنان، فحفظ عملهم مع فرض ضريبة عليهم²⁸. ورغم الأهمية الكبيرة للمرفأ والقيمة العالية لبضائعه في تحريك الأسواق، إلا أنه بدا كقلب بلا شرايين عندما لم تكن قد وصلته طريق حيوية تصله بمراكز التجارة والسكن في أنحاء بلاد الشام، ومن هنا تأتي أهمية طريق بيروت دمشق الذي عدّ كعصب حيوي يربط المرفأ بمراكز الاستهلاك والعكس صحيح فيما يخص الإنتاج .

(25) في هذه التاريخ حدث صراع في لبنان بين الموارنة من جهة والدروز المسلمين من جهة ثانية. فبمجرد اخلاء الجيوش المصرية لبلاد الشام وجبال لبنان وعدم شعور سكانها بالسطوة ، تحركت العداوة القديمة بين الطرفين وازدادتها الدساسن الاجنبية ، فساد الهياج كل لبنان وتعدى الدروز على المارونية وارتكبوا القتل والسلب والنهب والسبي ، وتدخلت فرنسا لانقاذ الموارنة ، بينما كانت بريطانيا تدعم الدروز. قتل في هذه الاحداث الالاف من المسيحيين ودمرت اكثر من 380 قرية مسيحية و 560 كنيسة وامتدت تأثيراته الى زحلة و جبل عامل. انظر المحامي: محمد، تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق د. احسان حقي، دار النفاس، بيروت، 1981 ، ص 477-478.

(26) معطي: تاريخ لبنان السياسي، مرجع سابق، ص 167-168

(27) كرد علي: محمد، خطط الشام، ج5، المطبعة الحديثة، دمشق، 1925، ص 171-172.

(28) عيساوي: التاريخ الاقتصادي، مرجع سابق، ص 323.

. مرفأ يافا:

ميناء يقع على شواطئ المتوسط الشرقية في فلسطين، كان يستخدم خصوصاً لرسو سفن الحجاج النصارى الأوربيين إلى بيت المقدس²⁹. وهو مرفأ قليل العمق مسدود بخط من الصخور البارزة على سطح الماء، فيه سلسلة من الصخور البحرية فلا تترك سوى ممر ضيق يسمح بمرور المراكب الصغيرة والخفيفة الحمولة فقط، أما الخليج فواسع ومفتوح من كل الجهات أمام الرياح القوية دائماً في تلك البقعة المفتوحة من شواطئ المتوسط، وهكذا تبقى السفن الكبيرة مجبرة على الرسو في عرض البحر لتفريغ حمولتها³⁰. فهو بالكاد يسمى مرفأ، نظراً لصغر حجم السفن التي تدخله³¹. وقد تم توسيع هذا المدخل بالنحت ونسف الصخور بالمفرقات، يعدّ السد الطبيعي من الصخور ملجأ أميناً للسفن الصغيرة الحجم، ولكن قعر البحر يرتفع يوماً فيوماً لتكون جنس من الحجر المركب من الرمل والأصداف بواسطة نوع من الملاط المترسب من الماء فلا يوجد عمق يزيد عن الخمسة أمتار إلا بعد 500 متر من الساحل، بحيث لا تتمكن البواخر الضخمة من الإرساء إلا بعيدة عن الساحل نحو 700 متر، مما يجعل تفريغ السفن صعباً جداً، ويكون التفريغ بواسطة زوارق كبيرة يسيرها أهل المدينة بمهارة فائقة، وكثيراً ما كان هؤلاء الربانة يصطدمون بالصخور من شدة الأمواج العظيمة التي تهب بريح الشمال في فصل الصيف ورياح الغرب في الشتاء، وأصحاب هذه الزوارق يتقاضون أجوراً باهظة من الركاب لكثرة الأخطار التي تحيط بهم، ثم أن قعر البحر مركب من مزيج من الرمال والحصى ومواد لزجة أخرى لا تمكن المراسي من مقاومتها عند وقوف السفن، لذلك تبقى هذه السفن موقدة بخارها خوفاً من مفاجأة الريح الغربية الشديدة المزعجة³².

ولا شك ان اعتماد المرفأ على الحجاج قد تأثر في زمن المماليك من قرار الكنيسة حرمان كل تاجر يتعامل مع حكومة مصر.

. مرفأ طرابلس:

لم يكن مرفأ طرابلس صالحاً لإرساء البواخر الضخمة لذلك تبقى فيه بعيدة عن ساحل البحر نحو 120 . 2000 متر. وكان إنشاء مرفأ كبير في طرابلس من المسائل القديمة العهد، لان شكل المدينة ملائم كثيراً لهذا العمل لوقوعها على الطريق بين جبال لبنان واللادقية. فمدينة طرابلس تتألف من قسمين : الأول المدينة وهي تبعد عن الشاطئ ثلاثة كيلو مترات والثاني الميناء وهذا هو مرفأ المدينة، والسهل بين هذين القسمين غير متشابه، ويتجه مرفأ الميناء نحو الشمال، وهناك جزيرتان صغيرتان تحفظان هذا المرفأ من الرياح الغربية والغربية الجنوبية، والسد القديم الممتد من الشرق إلى الغرب يحفظه من الرياح الشمالية أيضاً، فموقع المرفأ إذا يوافق إرساء السفن في كل وقت وإذا اشتدت الأنواء تجد هذه السفن ملجأ منيعاً تأوي إليه، أما البواخر والبوارج التي تحتاج لعمق كبير فإنها تضطر للإرساء في عرض البحر بعيدة عن الساحل³³. ويرتبط الميناء بطرابلس عبر طريق تتعرج بين البساتين الخضراء متخللة العديد من الخانات³⁴. ويمكننا القول أن طرابلس هبة المرفأ الذي أعطاها أفاقاً تجارية واسعة وجلب البواخر إليها من كل حد.

(29) العبد: حوادث بلاد الشام، مرجع سابق، ص 75.

(30) لورتيت: ارض الذكريات، مرجع سابق، ص 203.

(31) عيساوي: التاريخ الاقتصادي، مرجع سابق، ص 348.

(32) كرد علي: خطط الشام، مرجع سابق، ج 5، ص 166.

(33) كرد علي: المرجع نفسه، ص 173 . 174.

(34) لورتيت: ارض الذكريات، مرجع سابق، ص 29.

. مرفأ حيفا:

تقع مدينة حيفا على خليج صغير، ومرفأها قريب من سهل يتجه نحو الشمال الشرقي في مأمن من الرياح الجنوبية والغربية، ولذلك تقترب السفن من هذا المرفأ عند اشتداد العواصف في البحر المتوسط إن تعذر ارساؤها في مرفأ يافا، أما الرياح الشمالية والشمالية الغربية فشديدة جداً في هذا المرفأ، عمق المياه فيه لا يتجاوز الخمسة أمتار إلا بعد مسافة كيلو متر واحد في عرض البحر، ولذلك ترسو السفن الكبيرة في عرض البحر وتفرغ بضاعتها وركابها في الزوارق الصغيرة التي لا تحتاج لعمق عظيم في الماء³⁵، وزاد من أهمية المرفأ اتصال حيفا بالداخل بواسطة الخط الحديدي الحجازي³⁶. ولأنها مدينة بعيدة عن أعين سلطة دمشق أصبحت مركزاً للتجارة المهربة، كانت تقصدها السفن للتهرب على الغالب من دفع الرسوم المستحقة³⁷.

وقد يعود التهرب الى بدائية المرفأى وفساد الإدارة، فالتنكر للقانون أحياناً يشكل نوعاً العدالة الفوضوية، أو هو نوع من الاحتجاج السلبي على سوء الإدارة، وهو ما أدى بشكل طبيعي إلى التهرب الضريبي.

. مرفأ عكا:

مدينة عكا مفتاح فلسطين كانت ذا مكانة حربية شهد بها نابليون³⁸. فخليجها يرسم قوساً بشكل نصف قطع ناقص محوره الكبير يمر من حيفا ومن عكا، ولئن كان البحر محفوظاً من الشمال فهو معرض لرياح الجنوب والغرب³⁹، وكانت حركة التصدير في المرفأ ناشطة على الرغم من إهمال الحوض الذي لم يكن يسمح بالرسو إلا للسفن والمراكب الصغيرة والخفيفة⁴⁰.

. مرفأ صور:

كان مرفأ صور الشهير في العصور الغابرة في جزيرة منفصلة عن الساحل، ثم اتسع هذا الطريق اتساعاً كبيراً بما كان يحمله البحر من الرواسب حتى أضحت الجزيرة جزءاً من الساحل، ولم يبق في العهد الأخير من المدينة سوى اسمها، حتى أن الرحالة المشهور هاسيل كيست السويدي لم ير في المدينة غير عشرة أشخاص في القرن الثامن عشر أي بين 1163 هـ. 1166 هـ/ 1749 م. 1752 م⁴¹.

ولصور مرفأين: الأول مرفأ الشمال قليل العمق ويعرف باسم ميناء الصيداويين وهو يقوم على قاعدة تعود إلى أيام الفينيقيين⁴²، ولأن هذا المرفأ مليء بالركام والطين فهو لم يكن صالحاً إلا للمراكب الصغيرة وخفيفة الوزن⁴³.

(35) الحوراني: عبد الله، قصة مدينة حيفا، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، ص 12.

(36) كرد علي: خطط الشام، مرجع سابق، ص 166-167.

(37) البخيت: حيفا في التاريخ العثماني، مرجع سابق، ص 306.

(38) و ذلك اثناء تقدمه الى الاستانة برأ بقصد تدعيم موقفه في مصر عام 1799، حاول نابليون السيطرة على عكا و فرض عليها حصاراً قوياً ، و لكنه في النهاية فشل في دخولها نتيجة لمتانة اسوارها و صمود واليها انذاك أحمد باشا الجزائر الذي حصل على دعم الاسطول الانكليزي. طريبن، احمد: تاريخ المشرق العربي المعاصر، منشورات جامعة دمشق، دمشق، 1999، ص 37-38.

(39) كرد علي: خطط الشام، مرجع سابق، ص 168.

(40) لورتييت: ارض الذكريات، مرجع سابق، ص 98.

(41) كرد علي: خطط الشام، مرجع سابق، ص 169.

(42) اسم اطلقه الاغريق على الكنعانيين وتعني البنفسجية بسبب لون ملابسهم واقمشتهم الارجوانية، سكنوا ساحل البحر المتوسط قبل 4000 عام ق.م، وسيطروا في فترات محددة على معظم جزر البحر المتوسط حتى امتدت مستعمراتهم الى قرطاج في شمال افريقيا والى كوسيك و جنوب اسبانيا. عبودي، هنري س: معجم الحضارات السامية، دار جروس برس، طرابلس، 1991، ص 660.

(43) لورتييت: ارض الذكريات، مرجع سابق، ص 72.

والثاني المصري يقع إلى الجنوب وهو أكبر من الأول، وكغيره لم يكن صالحاً لإرساء السفن لامتلأته بالرمال ، ولا تستطيع البواخر الرسو بالقرب من ساحل البحر، فخط العمق ذو الخمسة أمتار لا يبتعد كثيراً عن مدخل المرفأ الصيدأوي⁴⁴.

. مرفأ صيدا:

كان لصيدا قديماً مرفأً كمدينة، الأول في الشمال الغربي والثاني في الجنوب الغربي، ومرفأ الشمال الغربي هو المرفأ الحالي، والسفن الكبيرة ترسو فيه ، كغيره من المرفأ الشامية، بعيدة عن الشاطئ على مسافة 1300 متر، والمرفأ الجنوبي الغربي معرض للرياح والرواسب المتجمعة من مياه النيل كالمرفأ المصري في مدينة صور⁴⁵. يفصل بين المرفأين رأس بري متصل بجزيرة بحرية يقوم عليها حصن قديم يعرف بالقلعة البحرية، فمرفأ الشمال عبارة عن مربع كبير تحيط به سلسلة من الأرصفة الصخرية التي كان قد أقامها الفينيقيون القدامى لإيواء مراكبهم. إما القلعة البحرية التي تحمي مرفأ الشمال فهي مكونة من عدة أبراج أضاف إليها الصليبيون وبشكل غير منتظم بضع أبنية وذلك خلال عامي 676هـ / 677م . 1228م . 1227م. بينما كان مرفأ الجنوب (ميناء المصريين) شديد التعرض للرياح الغربية التي تحمل إليه الأمواج العاتية عبر ثغرة كبيرة فيه ويحيط به من الشمال والجنوب أرصفة صخرية ومن الشرق تلال الشاطئ الرملي المرتفع⁴⁶. ورغم سوء أوضاع المرفأ كانت تجارة المدينة نشطة، بسبب طريق يربطها بدمشق ولثراء سهلها⁴⁷.

. مرفأ اللاذقية:

منذ خمسة وعشرين قرناً انشأ الفينيقيون مرفأ اللاذقية، ثم جاء اليونان وحكموا اللاذقية وبسطوا سيطرتهم على منفذها البحري الهام، وادخلوا عليه بعض الإصلاحات الطفيفة، لكن الصليبيين استخدموا الميناء لإستراتيجية اقتصادية هامة، كما استخدمته البندقية في غزواتها البحرية على المنطقة عام 493هـ / 1099م. وهكذا اشتهر ميناء اللاذقية على الصعيد التجاري والحربي. وإبان حكم المماليك والعثمانيين أصاب الميناء التدهور والدمار، كما أصابه زلزال عنيف جعله غير صالح للاستخدام⁴⁸.

يتجه خليج اللاذقية نحو الجنوب فيرسم قوساً بشكل نصف دائرة وهذا القوس ينتهي من جهة الغرب بالرأس المسمى رأس اللاذقية، فمرفأ هذه المدينة معرض للرياح الجنوبية والغربية، ويتأتى لهذا المرفأ أن يكون ملجأً صالحاً للسفن لو لم يكن مطموراً بالرمال، وقد ضاق مدخله كثيراً بسبب أنقاض قصر قديم كان مشيداً هناك، فالسفن الضخمة ترسو في عرض البحر والصغيرة التي لا تتجاوز حمولتها 300 أو 350 طن تدخل المرفأ بسهولة وسط أعمدة من الرخام والمحبب من أطلال الآثار الغابرة⁴⁹، وقد استخدم المرفأ لإغراض متنوعة، كما تفيدنا إحدى الوثائق العائدة للعهد المصري في بلاد الشام (1246هـ . 1257هـ / 1830م . 1841م) مفادها تحول اللاذقية لميناء شحن وإمداد وتمويل للقوات في سنة 1254م :

(44) كرد علي: خطط الشام، مرجع سابق، ص 169.

(45) كرد علي: المرجع نفسه، 169. 170.

(46) لوريتيت: ارض الذكريات، مرجع سابق، ص 59 . 60.

(47) عيساوي: التاريخ الاقتصادي، مرجع سابق، ص 349.

(48) غريب، زهير: اللاذقية أيام زمان ، دار المرساة، اللاذقية، 1999، ص 20.

(49) كرد علي: خطط الشام، مرجع سابق، ص 174.

" الاستعدادات الجهادية من جهة الخصم قد بلغت الدرجة القصوى ولا بد أن الخصم يريد أن يقوم، ولذلك يلزم أن ترسلوا سريعا إلى اللاذقية في اقرب وقت المؤونة التي كتبنا لكم قبلا ان تعدها، وهي عشرة آلاف اردب⁵⁰ شعير وثلاثمائة ألف اقجة بقسماط⁵¹ وان يكون إرسال هذه المؤونة في سفن مخصوصة "52. وكانت الدولة العثمانية قد أرفقت ميناء اللاذقية بباشوية طرابلس ليستعان بإيراده على تجهيز قافلة الجردة⁵³.

. مرفأ غزة:

لم تكن غزة ميناء بكل ما في الكلمة من معنى⁵⁴. كان ساحل غزة مملوء بطبقات من الرمل بما لا يمكن البواخر من الاقتراب منه، وقد تكونت هذه الرمال بما تقدفه مياه النيل من الرمال إلى البحر المتوسط والتي تسحبها الرياح الغربية بدورها إلى الساحل، والظاهر أن مرفأ غزة كان في معظم ادوار التاريخ دون سائر موانئ الشام ولم يكتب له أن ينتفع به حق الانتفاع إلا في أوقات قليلة⁵⁵.

. مرفأ الاسكندرونة:

كانت الأمثال تضرب بقذارة مدينة الاسكندرونة، ومع هذا فقد اتخذت هذه المدينة منذ القرن السابع عشر قاعدة ومرفأ لتجارة حلب وما جاورها من البلدان. يدخل خليج الاسكندرونة في اليابسة ثلاثين ميلا في عرض عشرين ميلا، وموقعه الجغرافي يدعو إلى تأسيس مرفأ بحري يكون من أعظم مرفأى البحر المتوسط، فالاسكندرونة بموقعها لها حسنات عظيمة ومهما اشتدت الرياح الهائجة في عرض البحر، فالأمواج فيها خفيفة، ثم أن الرياح الغربية قليلة الهبوب لمكان الجبال المرتفعة التي تعارض هبوبها، وشكل البحر في القاع ملائم، فيصلح لتوسيع أراضي المرفأ أكثر من المرفأى السابقة. كما توفرت مواد البناء في أطراف المدينة وفي مقالع الاسكندرونة. والاسكندرونة هي المرفأ الوحيد لمدينة حلب، إنطاكية، كليس، عينتاب، مرعش، اورفة، البيرة، ديار بكر، ولجميع مدن شمال الجزيرة حتى مدينة الموصل، وهذا المرفأ أكبر مرفأ في الشام لأنه يمكنه إرساء البواخر والأساطيل الضخمة⁵⁶.

فأهم ما يميز هذا المرفأ هو اتساع خليجه وعمقه الذي يجعل منه ملجأً بديعاً وأمناً للسفن عند الخطر، ومستودعاً بالغ الأهمية بعيداً عن الانواء المفاجئة والتيارات المهدة أو المعطلة للملاحة⁵⁷. غير أن الأهمية الطبيعية لم يقابلها شغف بشري لاستثمارها، فكانت الشكوى دائمة من عدم استيعاب المخازن للسلع، ووضعها في العراء بانتظار وصول الجمال⁵⁸، ولذلك ربما وجدت السلطنة أن منح الامتياز هو الطريقة الأفضل لتنطوير العمل، فأعطته لشركة

(50) وحدة وزن مصرية أخذها العثمانيون عن المصريين بعد احتلالهم المنطقة، وهي مخصصة لكيل الحبوب، والتسمية مشتقة من الارامية " اردبا " ويزن الواحد 73,125 كغ. عامر، محمود: المكايل والاوزان والنقود، مطبعة ابن حيان، دمشق، 1977، ص 28.

(51) وتلفظ احيانا " البكسماط " وهو خبز مجفف للطوارئ ولل سفر. نعيصة، المرجع في وثائق تاريخية، مرجع سابق، ص 501.

(52) نعيصة: المرجع نفسه، ص 407.

(53) العبد: حوادث بلاد الشام، مرجع سابق، ص 84.

(54) رشد: قصة مدينة غزة، مرجع سابق، ص 43.

(55) كرد علي: خطط الشام، مرجع سابق، ص 164.

(56) كرد علي: خطط الشام، مرجع السابق، ص 175-176.

(57) زرقة، محمد: قضية لواء اسكندرون، دار العروبة، بيروت، 1993، ص 371.

(58) عيساوي: التاريخ الاقتصادي، مرجع سابق، ص 365.

(59) EARLI, B. M. Turkey, The Great Powers the Bagdad Railway, New York 1932, Istanbul, 1972, p. 126.

ميناء حيدر باشا استثماراً مدة 99 عاماً، مقابل أن تتكفل بإقامة الأرصفة وأحواض السفن والمراكز التجارية⁵⁹، ومع بداية القرن العشرين تم الانتهاء من إنشاء موانئ المدن الساحلية الرئيسية وأرصفاتها وخطوط السكك الحديدية التي تربطها بدواخل البلاد، وشقت الطرق الرملية، ودخلت أعمال التجارة والنقل البحري مرحلة أكثر انتظاماً " برأسمال أجنبي⁶⁰ .

كانت محاولات تطوير المرفأى بعيدة عن الطموح، فإما أن يعاكسها روتين الدولة، أو تحجبها الطبيعة، ولم تكن الدولة بقادرة على الانتصار على الطبيعة التي تحتاج مبالغ ضخمة لتوسيع المرفأى، ولا للحد من الفساد المستشري في إدارتها، لذلك نرى السفن تواجه صعوبة في الرسو والتحميل، وتعاني من العواصف، وهو ما سيكون له أثر سلبي في حجم التجارة. حتى وصول الخط الحديد إلى المرفأ ليعوض ما سيق من سلبيات.

خاتمة

كان التطرق إلى موضوع المرفأى لاعتبارها صلة وصل بين التجارة الداخلية والخارجية، وملتقى خطوط المواصلات البرية والبحرية، فارتباطها بدواخل البلاد وفر ميزة عظيمة للتجارة البحرية. وتحدث وقائع التاريخ عن قدر بلاد الشام الذي خط في سفر حياتها التجارية أن تقع على أهم البحار التجارية، لتفتح مجالات تجارية كبيرة وأسواقاً في مختلف القارات، وتستقطب تجاراً من كل الشعوب، وربما أمكننا إطلاق صفة " قوة الندرة " على هذا الموقع، لكن الموقع الهام والنادر لبلاد الشام كان له بلا شك أثار سلبية أيضاً، حيث جعلت منها محط أنظار الدول التجارية الكبرى، وخصوصاً بريطانيا، التي عرف عنها سعيها الدائم للتحكم بالمضائق والأنهار حماية لمصالحها التجارية.

ولا شك ان تطور المرفأى قد تأثر بالدول الحاكمة تاريخياً في تلك المنطقة، ولهذا بقيت حتى أواسط القرن التاسع عشر مفتقرة إلى الأرصفة التي يمكن للسفن الرسو عندها، وتتقصها المنشآت التي تتولى الشحن والتفريغ. وكان من الصعب على سكان بلاد الشام بسفنهم التي بلى قسم منها وتحول إلى حديد خردة، أن يمنعوا تماماً نشاط الشركات الأجنبية من الملاحة في المياه العثمانية، في الوقت الذي تحقق لهم أرباحاً ضخمة، فلم يكن ممكناً اقتصار النقل التجاري مع أوروبا على السفن العثمانية ولا سيما بعد ظهور السفن البخارية، بل أن الأسطول العثماني مثلاً في نهاية الحرب لم يكن قادراً على الصمود أمام أزمات الدولة، فعجز حتى عن نقل الناس المفجوعين الذين لم يحضر احد منهم متاعه، ولم يسمح لهم بإحضار شيء، لأن الملاحين كانوا يلقون كل شيء في البحر⁶¹، وحتى أواسط القرن التاسع عشر الميلادي، لم تكن تتوفر الأرصفة في معظم المرفأى، هذا عدا عن عدم توفر المخازن إن وجدت الأرصفة، فتعاني البضائع قبل نقلها إلى مناطق الداخل، ويبلى قسم كبير منها بتعرضها للهواء والرطوبة وأشعة الشمس، مما يعكس تقصيراً من قبل السلطنة، ورغم حركة التجارة الكثيفة لتأمين حاجات الدولة والسكان، لم يكن هناك اهتمام بصناعة السفن يتناسب مع حجم التجارة اليومية المطلوبة، فكانت السلطنة تستعين بسفن الدول الأجنبية في بعض الخطوط البحرية⁶².

ويمكن القول أن السلطنة قد أدركت متأخرة أهمية التجارة البحرية، في وقت كان الغرب سيطر بشكل شبه مطلق على حركة التجارة العالمية، حتى أن تطوير مرفأى السلطنة كان بضغط منه، ويمكن ملاحظة ذلك من مرفأ بيروت الذي استمر تطويره خمس سنوات ولم يبدأ بجني ثمار تجارته إلا قبل بداية القرن العشرين 1894⁶³.

(60) اوغلو، اكمل الدين: الدولة العثمانية، مرجع سابق، ص 713.

(61) حليم: ابراهيم بك، تاريخ الدولة العلية العثمانية (التحفة الحليمية)، مؤسسة الكتب الثقافية، بيروت، 1988، ص 4.

(62) KUTUKOGLU, M. Osmanli- Ingiliz Iktisadi Munasebetleri, 1838 – 1850, Istanbul, 1976, p. 58.

(63) KARAL, E. Z. Osmanli Tarihi, Ankara, 1983, p. 464.

كان وضع المرفئ في السلطنة مشابها لحالها المتدهور، وكان غير قادر على تلبية احتياجات حركة السفن في تلك المنطقة الهامة من العالم، ويكاد الخلل يكون بنويوا في هذا المجال من حيث الشواطئ وأرضية المرفئ والخدمات والأرصفة والمستودعات ووسائل النقل والتفاسد الإداري والتفريب، وهو ما انعكس بشكل أو بآخر على الوضع السياسي والعسكري، وكان من أسباب أفول عهد السلطنة.

المصادر و المراجع

1. المصادر

- (1) حلیم، ابراهيم بك، تاريخ الدولة العلية العثمانية (التحفة الحليمية)، مؤسسة الكتب الثقافية، بيروت، 1988.
- (2) العبد، حسن آغا، حوادث بلاد الشام والامبراطورية العثمانية، 1771-1826، تحقيق د. يوسف نعيصة، دار دمشق للطباعة والنشر، 1979
- (3) كرد علي، محمد، خطط الشام، ج5، المطبعة الحديثة، دمشق، 1925 .
- (4) المحامي، محمد، تاريخ الدولة العلية العثمانية، تحقيق د. احسان حقي، دار النفاس، بيروت، 1981.

المراجع :

- (1) اباطة، فاروق: اثر تحول التجارة العالمية الى رأس الرجاء الصالح على مصر وعالم البحر المتوسط أثناء القرن السادس عشر، دار المعارف، مصر، 1994م.
- (2) ابو لكمة، الهادي. والاعور، محمد: الجغرافيا البحرية، الدار الجماهيرية، مصراته، 1999م.
- (3) اوغلو، اكمل الدين، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ت صالح سعداوي، منظمة المؤتمر الاسلامي، استانبول، 1999.
- (4) اينالچك، خليل، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية، مجلدين، ت عبد اللطيف الحارس، دار المدى الاسلامي، بيروت، 2002.
- (5) البخيت، محمد: حيفا في العهد العثماني الاول، المؤتمر الدول الثاني لتاريخ بلاد الشام 1616-1939م، الجزء الاول، جامعة دمشق.
- (6) حوراني، البرت، الشرق الاوسط الحديث التحولات في الاقتصاد والمجتمع 1789-1918، ت احمد صقر، دار طلاس، 1996.
- (7) الحوراني، عبد الله، قصة مدينة حيفا، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم، د.ت.
- (8) الدغيم، محمود السيد، اضواء على البحرية العثمانية، اتحاد المؤرخين العرب، القاهرة، 1994.
- (9) رشد، هارون، قصة مدينة غزة، المنظمة العربية للثقافة والتربية والعلوم، بدون تاريخ.
- (10) زرقة، محمد، قضية لواء اسكندرون، دار العروبة، بيروت، 1993.
- (11) الصباغ، ليلي، الجاليات الأوربية في بلاد الشام في العهد العثماني في القرنين السادس عشر، والسابع عشر، مؤسسة الرسالة، بيروت، 1989.
- (12) طريين، احمد: تاريخ المشرق العربي المعاصر، منشورات جامعة دمشق، دمشق، 1999.

- (13) عامر، محمود، *المكابيل والاوزان والنقود*، مطبعة ابن حيان، دمشق، 1977.
- (14) عبد الحليم، انور: *(الملاحاة وعلوم البحار عند العرب)*، مجلة عالم المعرفة، ع13، 1979م.
- (15) عبودي، هنري س: *معجم الحضارات السامية*، دار جروس برس، طرابلس، 1991.
- (16) العيدروس، محمد: *(الموقف البريطاني من التوجه المصري نحو ساحل عمان 1839 . 1840)* مجلة دراسات تاريخية، العددان 59. 60، دمشق، 1997.
- (17) عيساوي، شارل: *التاريخ الاقتصادي للهلال الخصيب، 1800. 1914*، تر. رؤوف حامد، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1990.
- (18) غريب، زهير: *اللائقية ايام زمان*، دار المرساة، اللاذقية، 1999.
- (19) غنام، رياض، *مقاطعات جبل لبنان في القرن التاسع عشر*، بيسان، بيروت، 2000م.
- (20) كروزيه، موريس: *تاريخ الحضارات العام*، عويدات للطباعة والنشر، بيروت، 2003م.
- (21) لوريتيت: *ارض الذكريات، 300 لوحة رائعة من القرن الماضي، سوريا . لبنان . فلسطين . الاردن*، ترجمة حميد شلق، شركة المطبوعات، بيروت، 1995 .
- (22) معطي، علي: *تاريخ لبنان السياسي والاجتماعي، 1918.1908*، مؤسسة عز الدين، بيروت، 1992.
- (23) نعيبة، يوسف: *المرجع في وثائق تاريخية عن بلاد الشام في اثناء حملة محمد علي باشا، 1831. 1841*، جامعة دمشق، 2004.

المراجع الأجنبية:

- (24) EARLI, B. M. *Turkey, The Great Powers the Bagdad Railway*, New York 1932, Istanbul, 1972, p. 126.
- (25) KARAL, E. Z. *Osmanli Tarihi*, Ankara, 1983.
- (26) KUTUKOGLU, M. *Osmanli- Ingiliz Iktisadi Munasebetleri, 1838 – 1850*, Istanbul, 1976.