

## الخلاف

جورج شاهين

حسان حلاق: تعامل مع 300 مرفأً عربي ودولي  
مرفأً بيروت حوض تقاطع عنده الغرب والشرق

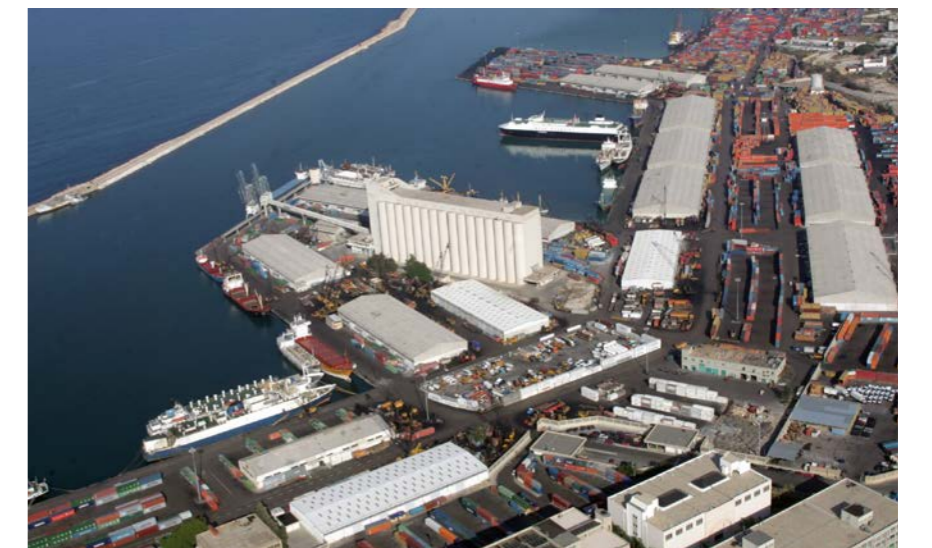
السادسة وست دقائق مساء 4 آب 2020، تغير وجه مرفأً بيروت وتغيرت معه معالم كثيرة. ادت سلسلة حرائق الى تفجير محتويات العنبر رقم 12 من مئات الاطنان من نيترات الامونيوم المخزنة منذ ست سنوات في اسوأ الظروف. هذا الامر تسبب في نكبة حقيقية لحقت بسكان العاصمة

مذ وقع انفجار مرفأً بيروت، بات وجهة العالم ومقصدا للبورج ناقلة معونات ومجموعة من الخبراء الدوليين اتوا للتحقيق في ما جرى وما قاد الى ما حصل. عمر مرفأً بيروت من عمر كيان لبنان. بوابة الغرب الى الشرق التي لا يستغنى عنها، وثغر باسم استقبال حضارات عبرت به او استقرت. عنده تقاطعت الثقافات التي وفدت الى هذا البلد.

قصدت "الامن العام" المؤرخ المتخصص في تاريخ بيروت الدكتور حسان حلاق لالقاء الضوء على تاريخ المرفأً، وما كان له من دور في تاريخ لبنان والمنطقة.

■ بداية من اختار موقع مرفأً بيروت ومتى انشئ ومن افتتحه؟

□ تقع بيروت على ساحل مميز في البحر الابيض المتوسط، يتضمن بعض الخلجان والاجوان. وقد سهل هذا الموقع انشاء مرفأً في بيروت وفي



مرفأً بيروت في عزه.



بعد انفجار العنبر 12.

البضائع على الرصيف. من هنا دخلت كلمة سقالة (SCALA) الايطالية الى اللغة التركية، بمعنى اسكلة اي رصيف، والى اللغة العربية سقالة بمعنى لوح خشب. اما السفن الكبيرة القادمة الى مرفأً بيروت، فكانت تقف في الصيف تجاه بيروت، في حين تضطر في الشتاء للجوء الى خليج الخضر قرب الكرنيتيا، او عند مصب نهر بيروت. كانت بعض هذه الموانئ، لاسيما ميناء الخشب لا تزال موجودة قبيل الحرب قرب مسجد المجيدية اللبنانية.

المغرب العربي بعض السلع الاوروبية التي تحتاج اليها بيروت ومدن الشام، وقد بلغ مجموع ما استوردته بيروت سنويا في مطلع القرن التاسع عشر نحو 200 الف قرش. نتيجة لتطور التجارة في بيروت، ظهرت مرفأً متخصصة في المرفأً نفسه وفي محاذاته. من بينها: ميناء الارز، ميناء البطيخ، ميناء الخشب، ميناء القمح، ميناء البصل. كانت بعض هذه الموانئ، لاسيما ميناء الخشب لا تزال موجودة قبيل الحرب قرب مسجد المجيدية اللبنانية.

■ ما الذي ميز حركته وكيف كانت علاقته مع مثيلاته؟

□ بسبب هذا التطور الاقتصادي الضخم لمدينة بيروت ومرافئها، حرصت الدول الاوروبية على افتتاح قنصليات لها لم تكن موجودة في الاصل، بعد ان صارت هذه المدينة مركزا تجاريا واقتصاديا مهما. فقد بلغ معدل السفن الانكليزية في مرفأً بيروت 150 سفينة في كل عام. كانت قلعة بيروت الشهيرة بالقرب من الميناء، وهي تعتبر من الملامح الاساسية لميناء بيروت. وقد اشار الرحالة محمد بيرم التونسي في كتابه "صفوة الاعتبار" بمستودع الامصار والاقطار الى مرفأً بيروت واصفا اياه بقوله: "نزلت هناك، وكانت المرسى صعبة جدا، لبعدها ارساء الباخرة عن الشط وركوبنا في زوارق مع هيجان البحر. وبعد ان خلصنا رحلنا الى

كمرك -الجمرك- الذي لم نر من اهله الا خيرا دخلنا الى البلاد راجلين لقربها وعدم وجود ما يركب حوله الجمرك. فدلني رجل من المتشبهين بخدمة المسافرين على منزل للمسافرين، قريب من جهة طريقنا، كاشف على البحر، فاذا هو منزل لاجد الافرنج، مثل منازل اوروبا المتوسطة الحسن واخذت به بيتا واسعا ذات حجرة للنوم والصناديق وحجرة للجلوس، واغتسلت في حمامه وبتنا تلك الليلة والاكل فيه حسن". كما استأثر المرفأً بعدد كبير من المؤسسات الرسمية العثمانية منها مبنى البنك العثماني ومبنى البريد وسواهما من المباني والمؤسسات. وقد اشار الرحالة الروسي كرميسكي من خلال رسالته المعروفة الى ذلك بقوله: "من ينتظر رسالة يأتي بنفسه الى مبنى البريد قرب المرفأً الذي ينقسم الى مراكز يختص كل منها بالبريد الوارد من بلد اجنبي معين. هناك مركز للبريد الوارد من النمسا وآخر من فرنسا او روسيا او انكلترا". بدأ الاهتمام بتباعد مرفأً بيروت، ففي سنة 1863 تقدمت شركة مساجيري ماريتيم بمشروع مرفق بالخرائط لتحسين هذا المرفأً، قدمته الى احمد قيصرلي باشا حاكم ولاية صيدا حيث كانت بيروت تتبع لها، وقدرت نفقات هذا المشروع بـ 6.371.300 فرنك، غير ان هذا المشروع لم ينفذ ولم يوضع موضع التنفيذ الا عام 1880 بعدما فشلت بلدية بيروت عام 1879 في نيل امتيازها، وبعد ان فشلت شركة طريق بيروت - دمشق من الحصول على امتياز هذا المشروع. بعد اتصالات مكثفة صدرت ارادة سلطانية مؤرخة في 19 حزيران 1887 نال بموجبها يوسف افندي المطران امتياز مشروع وتطوير وتحسين مرفأً بيروت ولمدة 60 عاما تنتهي في 19 تموز عام 1947. وقد اشترط على صاحب الامتياز المباشرة بالعمل بعد سنتين وانجازه في 5 سنوات على ان يكون طول الرصيف (1200 متر). احتفظت الحكومة العثمانية بحق ابتعاد هذا المشروع بعد 30 سنة. واشترطت الارادة السلطانية على السفن الداخلة الى المرفأً دفع رسوم الدخول والرصيف، او دفع الرسوم اذا كانت هذه السفن لا تقترب من الرصيف.

■ متى تحول المرفأً الى شركة او مؤسسة؟  
□ في سنة 1888، كانت بيروت قد اعلنت ولاية، تألفت الشركة العثمانية لمرفأً بيروت وارصفتها

الحرّة في المرفأ 81000 متر مربع. كان العمل على قدم وساق لتوسعة هذه المنطقة بحيث تمتد على مساحة 124000 متر مربع، فضلا عن انشاء مبان جديدة تلبية لمتطلبات المرفأ لاسيما موضوع الصادرات والواردات وتجارة الترانزيت. من الملامح المهمة في مرفأ بيروت، اهراءات القمح العملاقة اللافتة للنظر والتي انشئت في اواخر عهد الرئيس شارل حلو بتمويل كويتي. شهد مرفأ بيروت اهتماما ملحوظا من حكومات لبنانية عدة في عهود الرؤساء بشارة الخوري (1943 - 1952)، كميل شمعون (1952 - 1958)، فؤاد شهاب (1958 - 1964)، شارل حلو (1964 - 1970) سليمان فرنجية (1970 - 1976)، في حين انه في فترة الحرب اللبنانية (1975 - 1990) تراجع الاهتمام به لان ظروف الحرب والاوضاع الاقتصادية لم تعد تسمح بذلك، لاسيما وان غالبية مداخله كانت تذهب الى خزينة الاحزاب والمليشيات اللبنانية لدعم مجهودها الحربي. كذلك لم تشهد السنوات الممتدة بين عهود الرئيس الياس سركيس (1976 - 1982)، والرئيس امين الجميل (1982 - 1988) وسنوات حكومتي الرئيس سليم الحص والرئيس ميشال عون (1988 - 1990) اهتماما به بسبب ظروف الحرب الاهلية. منذ وصول الرئيس الشهيد رفيق الحريري الى سدة رئاسة الوزراء (1992 - 2004) وبالتعاون مع الرئيس الياس الهراوي (1989 - 1998) والرئيس اميل لحود (1998 - 2007)، حرص حرصا شديدا على الاهتمام بمرفأ بيروت ومطار بيروت الدولي: توسعة وتقنية وعدة وعدادا واسلوبا ومنهجيا، بحيث اصبح المرفأ والمطار من اهم شرايين الاقتصاد اللبناني بين اعوام (1992 - 2004). نظرا الى تداعيات حادثة اغتيال الرئيس الشهيد رفيق الحريري ونتائجها، والانقسات اللبنانية الحادة، فان مرفأ بيروت لم يلق الاهتمام المطلوب بين اعوام (2004 - 2020)، خاصة بعد حصول احداث اليمه رافقت الاوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية المتردية، لينتهي بنكبة وكرثة اليمه اصابته واصابت جميع المناطق البيروتية، بل اصاب لبنان كله. تلك نكبة الثلاثاء في 4 آب 2020، حيث وقع انفجار هيروشيما في بعض عنابر المرفأ الممتلئة بمواد متفجرة، وكان من تداعيات هذا الانفجار نكبة وكرثة اصابت البيارة واللبنانيين في بيوتهم ومحالهم التجارية ومؤسساتهم وشركاتهم، وسياراتهم، فقضى ضحية هذا الانفجار مئات الشهداء، واصيب الاف الجرحى عدا عن عدد كبير من المفقودين.



المؤرخ الدكتور حسان حلاق.

العربية لاسيما الخليجية منها. هذا الامر ادى الى ازدهاره وتطوره، بل وتطور الوضع الاقتصادي في لبنان لغاية عام 1975.

■ ما هي المراحل التي طرأت في حياة المرفأ وتحديدًا قبل النكبة التي حلت به؟

□ مرفأ بيروت كان يتعامل مع 300 مرفأ عربي وعالمي، كما ترسو فيه نحو 3100 سفينة سنويا، مساهمة في عمليات الاستيراد والتصدير. كما يدخل من خلاله 70% من بضائع لبنان، لذلك فهو يعتبر الشريان الاقتصادي الأكثر حيوية ودخلا. لا غرابة في ان يتطور مرفأ بيروت وتصبح مساحة المنطقة

السفن الواردة اليه والصادرة منه، وارتفع عدد الشركات الفرنسية العاملة فيه، بالاضافة الى عدد المباني. وكان الحرص على انشاء قاعدة عسكرية فرنسية فيه، علما ان النفوذ الفرنسي بدأ يقل تدريجا بدءا من عام 1946 بعد جلاء القوات الفرنسية من لبنان.

4- بعد رحيل الفرنسيين عام 1946، استمرت ادارة المرفأ بواسطة شركات فرنسية خاصة، وقد شهد مرفأ بيروت في عهود الاستقلال تطورا بارزا في الاستيراد والتصدير والتوسع وزيادة احواضه، لاسيما وان المرفأ لم يكن مرفأ لتجارة بيروت ولبنان فحسب، واما كان مرفأ ترانزيت لجميع الدول



## مرفأ بيروت في التاريخ

■ ما كان اثره على حياة البيروتيين واللبنانيين؟ وما هي الخدمات الاستثنائية التي وفرها؟

□ مهما يكن من امر، فقد شهد مرفأ بيروت قبل الحرب العالمية الاولى وبعدها تطورا ملموسا أثر تأثيرا مباشرا في الحياة الاقتصادية البيروتية واللبنانية والشامية. لا يزال بعض البيارة يذكرون نزول الطائرات الخاصة المائية في مرفأ بيروت وذلك قبل انشاء مطار بئر حسن في منطقة المدينة الرياضية حاليا. شهد مرفأ بيروت عبر تاريخه في القرنين التاسع عشر والعشرين تطورات عدة قدم خلالها المزيد من الخدمات الى بيروت واللبنانيين، منها انشاء المحجر الصحي. كان القنصل الفرنسي في بيروت هنري غيز من القناصل الناشطين في المنطقة، ونظرا الى انتشار الطاعون في العام 1834 في اوربا واسطنبول وازمير وقبرص ومصر وسواها، فقد طلب القائد المصري ابراهيم بن محمد علي باشا من هنري غيز وبقية القناصل الاجانب، المساعدة في حماية البيارة واللبنانيين والجيش المصري من وباء الطاعون، وذلك باقامة محجر صحي، حيث كانت بلاد الشام ومن بينها بيروت ضمن الحكم المصري (1831 - 1840). تداعى قناصل فرنسا والنمسا والدانمارك واسبانيا واليونان لاقامة مستشفى ميداني عرف باسم الكرنيتينا قرب جامع الخضر، وذلك لمنع الركاب القادمين من البلاد الموبوءة من النزول الى الاسواق والفنادق، اذ كانوا يؤخذون لمنع انتشار الطاعون من مرفأ بيروت مباشرة الى غرف العزل التي اقيمت في تلك المنطقة، ومن هنا اتت التسمية الفرنسية كرتينا.

■ ما كان اثره على حياة البيروتيين واللبنانيين؟ وما هي الخدمات الاستثنائية التي وفرها؟

□ شهد مرفأ بيروت محطات تاريخية مهمة ابرزها:

1- زيارة الامبراطور الالماني وليام (غليوم) الثاني عام 1898، حيث كان والي بيروت ورئيس بلدية بيروت والقادة والاعيان والمترجمون في استقباله من المرفأ الى داخل المدينة، مارا باقواس النصر في زيارة خاصة الى بيروت المحروسة، ومن ثم دمشق تمهيدا لزيارة السلطان عبد الحميد الثاني في العاصمة اسطنبول.

2- قصف الاسطول الايطالي مرفأ بيروت عام 1912 واصيبت مجموعة من السفن الراسية، بما فيها اصابة السفينة العثمانية عون الله واصابة البنك العثماني وبعض الخانات - الفنادق، ومجموعة كبرى من الصادرات والواردات، ومقتل واصابة بعض البيارة. كان هذا الاعتداء ردا على مشاركة 300 شاب من البيارة واللبنانيين في الدفاع عن طرابلس الغرب بعد ان احتلها الجيش الايطالي. ومن ثم ارسال الشباب بالتنسيق بين الوجيه البيروتي سليم علي سلام والامير شكيب ارسلان من جهة ومع والي بيروت وخديوي مصر من جهة ثانية.

3- بعد احتلال الفرنسيين بيروت والمناطق اللبنانية عام 1918، ومن ثم انتدابهم عليه الى عام 1943 فقد حرصوا لمصالحهم الاقتصادية على تحسين مرفأ بيروت خلال 25 سنة، فتم توسعته، وازدادت نسبة الصادرات والواردات فيه. كما تزايد عدد

ومخازنه، برأس مال قدره 5 ملايين فرنك. كانت هذه الشركة فرنسية، مما اثار حفيظة الانكليز الذين اشاعوا ان هذا المشروع غير مفيد لعدم وجود خط حديدي بين بيروت والمرفأ الشامية، على غرار ما اشاعوه ضد الفرنسيين عند قيام مشروع قناة السويس في مصر. بوشرت اعمال تحسين المرفأ عام 1889 وقامت بها شركة "موزي وطوتن ولوزي" غير ان المشروع واجه الكثير من التعقيدات، مما اضطر هذه الشركة للاستدانة من شركة خط حديد بيروت - دمشق - حوران، مبلغا وقدره 5 ملايين فرنك لمتابعة اعمالها. بعد انتهاء مشروع تطوير المرفأ عام 1894 وقعت خلافات بين شركة المرفأ وبين الحكومة العثمانية ووزارة البحرية العثمانية، ومن اسباب هذه الخلافات مسالة دخول البوارج الحربية العثمانية الى المرفأ، والخلافات بين شركة المرفأ وبين ادارة الجمارك في شأن رسم الجمالين والمخازن وتعيين حدود منطقة شركة المرفأ. كما وقع خلاف حول زيادة رسوم الدخول لمرفأ مما اثر على حركة الصادرات والواردات، حيث تحولت الى بقية المرفأ الشامية القريبة. ان بعد المسافة بين نهاية خط حديد بيروت - دمشق وبين مرفأ بيروت كان من جملة اسباب الخلافات بين الجانبين، ومن اسباب تأثر حركة المرفأ التجارية. لكن هذه الازمة بين الجانبين سرعان ما انتهت، بل ان المرفأ ازدادت احواضه وارصفتها ما بين راس الشامية الى رأس المدور، وبدأ يستقبل سفنا اكثر واكثر اتساعا بما فيها قوافل الحجاج.