

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)^(١)

L/P & S /10/12 : R . O . I (India office Records)

الباحثة: خولة فلاح الشحادات

جامعة الحسن الثاني - المحمدية/ المغرب

د. عليان عبد الفتاح الجالودي

جامعة آل البيت - المفرق/ الأردن

الملخص

تاريخ الاستلام: ٢٠٢٤/١٠/١

تاريخ القبول: ٢٠٢٤/١٠/٢٧

تهدف الدراسة إلى الكشف عن الأطماع الاستعمارية للدول الأوروبية (بريطانيا) في المنطقة العربية ذلك من خلال إلقاء الضوء على ظروف نشأت سكة حديد الحجاز في الفترة ما بين (١٩٠٠ - ١٩٠٨ م) وتناولها من عدة جوانب مثل: الدوافع السياسية وراء تبني السلطان عبد الحميد الثاني فكرة إنشاء سكة حديد الحجاز التي تصل بلاد الشام بالحجاز ، موقف بريطانيا من إنشاء السكة وسبب تخوفها من مدها والإجراءات التي اتخذتها بريطانيا لإعاقة العمل ، مراحل تنفيذ سكة الحديد والتكلفة المادية للعمل، الأهمية الاقتصادية لمد سكة حديد الحجاز ، موقف القبائل العربية من مد السكة الحجازية ، وذلك اعتماداً على التقارير السريّة البريطانية التي رفعها السفير البريطاني في الاستانة السير اكونور (OCnnor) إلى وزير الخارجية البريطاني إدورد جري (Edward Grey) والتي سميت "وثائق الهند البريطانية" ، والمصادر العربية الأخرى ومنها الصحافة العربية .

الكلمات المفتاحية: سكة حديد، السلطان عبد الحميد، وثائق بريطانية، محطات، الاتحاديون.

**The Hejaz Railway 1900-1908 AD: A Mirror of Colonial Competition
(British India Office Documents as a Source)**

Researcher: Khawla Falah Al- Shahadat

Prof Dr. Alyan Abdel Fattah AL- Jaloudi

Abstract

The study aims to reveal the colonial ambitions of European countries (Britain) in the Arab region by shedding light on the circumstances of the Hejaz railway arose in the period between (1900 and 1908 AD) and addressed from several aspects such as: The political motives behind the adoption of Sultan Abdul Hamid II The idea of establishing the Hejaz Railway that connects the Levant to the Hejaz, Britain's position on the establishment of the railway and the reason for

its fear of extending it and the measures taken by Britain to obstruct work, the stages of implementation of the railway The material cost of work, the economic importance of the extension of the Hejaz Railway, the position of the Arab tribes on the extension of the Hejaz Railway, based on the British secret reports submitted by the British Ambassador in Astana Sir O'Connor (OConnor) to the British Foreign Secretary Edward Grey, which was called "British India Documents", and other Arab sources, including the Arab press.

Keywords: railway, Sultan Abdul Hamid, British documents, stations, federalists.

المقدمة

جاءت هذه الدراسة لتتناول موضوع سكة حديد الحجاز في الفترة الممتدة ما بين ١٩٠٠-١٩٠٨ م ، من أجل إلقاء الضوء على الأطماع الاستعمارية الأوروبية في البلاد العربية ، من خلال توضيح الدوافع الكامنة وراء تبني السلطان عبد الحميد الثاني لفكرة إنشاء المشروع ، وموقف بريطانيا وفرنسا من مد السكة الحجازية ومراحل تنفيذ العمل فيها وما تخللها من صعوبات ، والدور التنموي للسكة الحجازية .

يعود سبب اختيار الموضوع إلى أهمية سكة حديد الحجاز كشاهد تاريخي على أوضاع المنطقة العربية السياسية والتنافس الاستعماري عليها، خلال فترة الدراسة التي امتدت بين عامي ١٩٠٠-١٩٠٨ م ، وتتمثل أهمية هذه الدراسة في قيمة المصادر الأولية التي استقت منها الدراسة مادتها، والتي تمثلت بوثائق مكتب الهند البريطاني: (India office Records) وكان أهمها تقارير السفارة البريطانية في الاستانة وهي عبارة عن الرسائل التي أرسلها السفير البريطاني السير أوكونور (OConnor) إلى وزير الخارجية البريطاني إدورد جراي Edward Grey خلال الفترة الممتدة بين عامي ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م وتم وتدقيقها من قبل الملحق الفخري لسفارة جلالة الملك في الاستانة المستر لويدي (Loyd)، بالإضافة للتقرير السري الذي قدمه المستر لوازو (Loiseau) نائب القنصل البريطاني في مرسين إلى السير أوكونور السفير البريطاني في الاستانة الذي تضمن معلومات هامة عن ظروف بناء السكة الحجازية ، وقائمة بأسماء المحطات من دمشق إلى المدورة ، و تقرير أولر (Auler) : إنشاء السكة الحجازية ، الجزء الثالث ، وهو الفريق أولر باشا من كبار الشخصيات في الدولة العثمانية ، اعتمد في تقريره على زيارته لمناطق العمل وعلى تقارير المهندسين العثمانيين والمهندسين الألمان مما أكسب التقرير أهمية كبيرة مدى اهتمام بريطانيا بمعرفة مدى التقدم في بناء الخط ابتداء من جمع

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

التبرعات، إلى مسح الاراضي التي سيمر منها الخط ، وكيفية الحصول على المواد والمعدات اللازمة لسكة ومتابعة مراحل عمليات البناء إلى ذكر الاثار السياسية والاقتصادية لمذ السكة الحجازية .

كشفت هذه الوثائق عن المطامع البريطانية في المنطقة العربية (بلاد الشام والحجاز) . ساعدت هذه المصادر على رفد الدراسة بالمعلومات الوافية والتفصيلية عن انشاء السكة الحجازية وما واكبها من أحداث سياسية واقتصادية تم جمعها وقراءتها قراءة متأنية وتحليلها واستنباط المعلومات منها بما يفيد محاور ومواضيع الدراسة .

بينت الدراسة أن فكرة انشاء سكة حديد الحجاز قامت على اساس مد خط حديدي من دمشق إلى المدينة المنورة لخدمة حجاج بيت الله الحرام ، ولتعزيز قوة الدولة العثمانية وقدراتها الحربية لمواجهة الاطماع الاستعمارية في البلاد العربية ، لذلك قرر السلطان عبد الحميد الثاني أن يكون المشروع اسلامياً وان يبنى من أموال المسلمين وبأيديهم لذلك فتح باب التبرعات لبناء السكة ، وتظهر الدراسة تتبع بريطانيا مراحل انشاء السكة عن كثب خطوة بخطوة لتخوفها على مراكز نفوذها الاستعماري في الشرق ولاطماعها الاستعمارية في منطقة الدراسة (بلاد الشام والحجاز) ، كما أوضحت الدراسة موقف العرب من مد سكة حديد الحجاز خاصة موقف القبائل العربية في الحجاز التي عدت السكة تهديد لنفوذها السياسي ومصدر رزقها .

سكة حديد الحجاز (١٩٠٠ - ١٩٠٨ م) (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

L/P & S /10/12 : R . O . I (India office Records)

ارتبط إنشاء الخط الحديدي الحجازي بسلسلة الاصلاحات السياسية والإدارية والعسكرية التي قامت بها الدولة العثمانية في منتصف القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين ، حيث بدا الضعف والانحدار واضحاً في أجهزة الدولة كافة مما انعكس سلباً على أوضاعها السياسية والاقتصادية والاجتماعية واصبحت الدولة العثمانية مطمعاً للدول الأوروبية الاستعمارية خاصة بريطانيا وفرنسا، كان أولها الحملة الفرنسية على مصر بين عامي (١٧٩٨ - ١٨٠٤م) ومن ثم سيطرت بريطانيا على خليج عدن عام ١٨٣٩م واحتلالها لمصر عام ١٨٨٢م برهاناً على ذلك^(٢).

عند تولي السلطان عبد الحميد الثاني سلطاته الدستورية (١٨٣٩ - ١٩٠٨م) كان يدرك تماماً ما وصلت إليه الدولة من الضعف والانحدار لذلك هبّ بالنهضة والاصلاح، وهذا ما أكدته مقال محمد رشيد رضا في مجلة المنار عام ١٨٩٨م، وجاء فيه " دبّت المفاصد في الأمة والدولة في الوقت الذي تنبهت فيه الأمم الأوروبية للعلوم والمعارف والصنائع فتقدموا وتأخرنا ولولا ما جاء

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

به السلاطين المتأخرين من الإصلاح لهلكنا، فلما قام الخليفة المعظم عبد الحميد أبر الله بروحه هبّ بالنهضة وأسس مجلس المبعوثان، ووضع القانون الاساسي، واطلق مشروع سكة حديد الحجاز" (٣) .

والجدير بالذكر أن تلك الفترة شهدت نهضة فكرية إسلامية عربية نهض بها مجموعة من المفكرين والمصلحين العرب والمسلمين الذين رأوا أن الحل المناسب لمعالجة الضعف والانحدار في الدولة هو العودة إلى تعاليم الدين الإسلامي والأخذ من الحضارة الغربية العلوم المعارف التي تلاءم الشريعة الإسلامية ، وتبنى السلطان عبد الحميد أفكارهم ومنها فكرة الجامعة الإسلامية التي أطلقها المفكر الاسلامي جمال الدين الأفغاني(٤)، من أجل توحيد المسلمين لمقاومة الاطماع الاستعمارية الأوروبية، وانطلاقاً من تبني السلطان عبد الحميد الثاني لفكرة الجامعة الاسلامية زاد الاهتمام بالحجاز كونه يضم الأماكن المقدسة المركز الروحي لجميع المسلمين ،فاهتم بدايةً بتأمين قافلة الحج الشامي(٥)، ورصد مبالغ طائلة لاصلاح الحرمين الشريفين، وصرف ما يسمى " الصرة"(٦) لشيخ القبائل في شرق الاردن والحجاز من أجل حماية قافلة الحج الشامي التي كانت تنطلق من دمشق مروراً بشرق الأردن إلى مكة المكرمة (٧) .

تبنى السلطان عبد الحميد الثاني عام ١٩٠٠م فكرة انشاء السكة الحجازية من دمشق إلى المدينة المنورة معلناً أن الهدف من إنشائها هو خدمة حجاج بيت الله الحرام وذلك لتوفير الراحة والأمان لهم اثناء رحلتهم من دمشق إلى المدينة المنورة خاصة أنهم كانوا يعانون من شتى الصعوبات ،منها انعدام الأمن وطول المسافة وما يرافق ذلك من تحمل ظروف الطقس القاسية من حرّ وبرد(٨) .

الإ أن الهدف الكامن وراء انشاء السكة الحجازية هو إحكام الدولة العثمانية قبضتها على البلاد العربية وربطها بمركز الحكم في العاصمة العثمانية (الأستانة) للحفاظ على جزيرة العرب واليمن وسائر البلاد العربية من الأطماع البريطانية وهذا ما أكدده السلطان عبد الحميد الثاني في مذكراته حيث قال "كتبت الصحف الإنجليزية أكثر من مرة عن سياسة إنكلترا في الجزيرة العربية وهذا ما قالته صحيفة (ستاندر د) في صريح العبارة أن جزيرة العرب يجب أن تكون تحت حماية الإنكليز، إذ نعرف آسفين بأن لإنكلترا نفوذاً قوياً في الجزيرة العربية إذ بدأت في إحداث المشاكل في اليمن وحرضت القبائل على التمرد ، أما عن عدن فهي المقر العام لأعمال التخريب التي يديرها الإنجليز في الجزيرة العربية ، إننا في وضع حرج وليس أمامنا سوى توزيع الهدايا والهبات على رؤساء هذه القبائل لندراً عن أنفسنا مؤامرات الإنكليز .. أن أمر الإنتهاء من إنشاء السكة

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

الحجازية بين الشام والحجاز بأقرب وقت أمر يهمننا فإذا زادت أعمال التخريب والاضطرابات كان من السهل علينا إرسال قوات إلى تلك المناطق بسرعة " (١) .

وجاء في مقالة صاحب مجلة المنار ما يؤكد على مخاوف الدولة العثمانية من انتشار النفوذ البريطاني في الجزيرة العربية فيذكر أن بناء السكة الحديدية سيحمي الحجاز وسائر البلاد العربية من الخضوع للنفوذ البريطاني فيذكر " .. معرف أن هذه البلاد تعتمد في غذائها على ما يرد من الخارج وأكثره الأرز الهندي الذي تفرغه السفن البريطانية في موانئ البحر الأحمر وهي الآن بيد الإنجليز، فحياة البلاد الحجازية في قبضتها فبيدها منع البواخر التجارية ، ومنع الحج ، ومنع القوات العثمانية الدخول إلى الحجاز واليمن لذلك وجب علينا الإسراع في دعم مشروع السكة الحجازية " (٢) .

كان لإعلان السلطان عبدالحميد الثاني تبنيه مشروع سكة حديد الحجاز وعزم حكومته على البدء بتنفيذ المشروع في أيلول ١٩٠٠م أعظم الصدى في العالم الأوروبي خاصة دولتي بريطانيا وفرنسا (٣)، كما شغل موضوع انشاء السكة الحجازية مساحة كبيرة في الوثائق البريطانية إذ رأت هذه الدول أن المشروع فاتحة انقلاب عظيم في العالم الإسلامي وعدت المشروع من المشاريع السياسية والعسكرية والاقتصادية الكبرى التي ستهدد نفوذها الاستعماري في البلاد العربية وخاصة عندما ربط السلطان عبد الحميد الثاني المشروع بالغاية الدينية وتبنيه لفكرة الجامعة الإسلامية التي كانت تؤرق الدول الاستعمارية وخاصة بريطانيا التي كانت من أشد الدول خوفاً ومعارضة لمد السكة ورات أن المشروع سيعمل على التقاف مسلمي العالم حول الدولة العثمانية التي ستظهر بمظهر الحامي للمسلمين ، لذلك أخذت تراقب المشروع عن كثب (٤) .

تابعت بريطانيا جميع مراحل انشاء السكة التي عدتها تهديداً لنفوذها السياسي في المنطقة، وهذا ما أكدته وثائق مكتب الهند البريطاني الخاصة بسكة حديد الحجاز التي ملأتها تقارير الدبلوماسيين البريطانيين والعاملين في الدولة العثمانية بمعلومات هامة عن السكة منذ نشأتها كفكرة إلى نهايات العمل وما تخللها من أعمال وما شابها من صعوبات ففي التقرير السري للسفير البريطاني في الاستانة إلى وزارة الخارجية البريطانية عام ١٩٠٤م أكد على أن السبب الرئيسي لمد السكة الحجازية هو لتحقيق الاهداف العسكرية للعثمانيين فيذكر " فهي تبدو للوهلة الأولى أنها عبارة عن سكة حديد تركية تم انشائها نزولاً عند رغبة السلطان العثماني من أجل تحقيق هدفين : الأول دينياً لتعزيز خلافته على الأماكن المقدسة ، أما الهدف الثاني والأخطر هو الهدف العسكري لنقل الجنود العثمانيين لأي مكان في المنطقة العربية خاصة شبه

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

الجزيرة العربية واليمن وبلاد الشام مما يهدد وجود بريطانيا في مصر والبحر الأحمر...."، وأبدا تخوفه من تولي الألمان إنشاء السكة وذكر أن هذه السكة ستكون بمثابة منشأة للأسلحة الخطرة في أيدي الألمان وستكون مصدر خطر يهدد النفوذ البريطاني في المنطقة وستشكل جسراً للامتداد الألماني والذي سيوظف السكة الحجازية لأغراضه التوسعية في الجزيرة العربية وسوريا، وطالب الحكومة البريطانية بضرورة مراقبة ما أسماه " المنشأة العسكرية" عن كثب وبدقة وحذر شديدين^(١٣) .

شكل التمويل المادي لسكة حديد الحجاز أبرز الصعوبات التي واجهت تنفيذ المشروع حيث قدرت قيمة النفقات بـ ثلاثة ملايين ونصف ليرة عثمانية ، وكانت إمكانية تمويله بمصادر مالية داخلية أمر في غاية الصعوبة حيث كانت الدولة العثمانية ترزح تحت وطأة المديونية لذلك أعلن السلطان عبد الحميد الثاني عند إعلان البدء بتنفيذ المشروع في نيسان ١٩٠٠م بفتح باب التبرع للمشروع وتبرع بـ (٣٢٠) ألف ليرة عثمانية ودعا مسلمي العالم إلى التبرع للمشروع وشكل لجنة عامة لجمع التبرعات تكونت من الوعاظ والمرشدين أوفدتهم إلى جميع أنحاء البلاد الإسلامية لجمع التبرعات، وكانت اللجنة تنشر مقدار الإعانات وأسماء أصحابها في الجرائد الرسمية التركية والعربية^(١٤) .

تتبع الحكومة البريطانية حملة جمع التبرعات وحاولت إعاقتها خاصة في الهند ، لذلك أرسلت وزارة الخارجية البريطانية إلى وزارة الهند باتخاذ كافة الإجراءات لمنع التبرعات لسكة حديد الحجاز ، كما شككت بقدرت الدولة العثمانية على انجاز العمل وأوردت التقارير البريطانية أن التبرعات التي جمعت من الهند لاجل إنشاء السكة الحجازية والتي وصلت عام ١٩٠١م إلى (١٣٠) ألف جنية عثماني قد وضعت في البنك العثماني وحولت إلى البنك الزراعي ولن تستخدم من أجل بناء الخط وطالبت السلطات البريطانية بنشر المعلومات في الهند، لكي يكف مسلمي الهند عن التبرع لبناء السكة الحجازية^(١٥) .

وهذا ما أكده محمد رشيد رضا في مقالته التي دعا فيها المسلمين إلى التبرع لبناء السكة الحجازية والوقوف في وجه المشككين بقدرت الدولة العثمانية على إتمام العمل وخاصة السلطات البريطانية فيذكر في مقالته "يا أيها الذين آمنوا تفكروا في ماضيكم وحاضرهم واسمعوا ما تقول الأمم فيكم، إنهم يزعمون أن المسلم يستحيل أن يقوم بمشروع نافع وأن يأتي بعمل مفيد وأن السعادة مختصة بهم وحدهم، فكذبوهم بأعمالكم فهذا المشروع فرصة سانحة لتكذيبهم فاعتموها"^(١٦) .

منعت السلطات البريطانية مسلمي الهند من جمع التبرعات وبعد خمسة أشهر وفي أيار ١٩٠١م تراجعت عن قرارها وسمحت بجمع التبرعات تحسباً من إثارة غضب مسلمي الهند الذين كانوا يعتبرون السلطان عبد الحميد الثاني خليفة المسلمين (١٧) ، وهذا ما أكده السلطان عبد الحميد الثاني في مذكراته حيث قال " وكنت دون أن أثير شكوك الإنجليز أرسل السادة الأشراف وشيوخ الطرق الصوفية إلى مسلمي آسيا الوسطى ، وكنت أولى عناية خاصة بربط مسلمي آسيا معنوياً بالخلافة ، لذلك رأي المندوبين الساميين الإنجليز في الهند ان مسلمي الهند على رباط وثيق بالدولة العثمانية لذلك كتبوا إلى حكوماتهم بضرورة التعايش بسلام مع العثمانيين (١٨) .

رغم موافقة بريطانيا على السماح بجمع التبرعات إلا أنها رفضت التدخل والإشراف على جمعها، ففي ١٢ نيسان ١٩٠٦م أرسل رئيس الجمعية العامة لجمع التبرعات للسكة الحجازية في مدينة حيدر أباد برسالة يطلب فيها من نائب ملك بريطانيا في الهند رعاية صندوق التبرعات الهندية الخاص بالسكة الحجازية (١٩) وقوبل طلبه بالرفض من قبل النائب العام البريطاني معللاً ذلك بأن السكة الحجازية تقع خارج حدود ولايته (٢٠) ، وظهر موقفها العدائي واضحاً عندما رفضت السماح للمتبرعين الهنود بلبس الأوسمة التي منحها لهم الحكومة العثمانية تقديراً لجهودهم (٢١) .

أولت السلطات البريطاني اهتماماً كبيراً بعمليات البناء في السكة فقد أرسل السفير البريطاني في الأستانة تقرير مفصل عن رئيس المهندسين الألماني، جاء فيه " لقد عهد بالعمل إلى كبير المهندسين مسنر (Messner) باشا ، وهو مهندس ألماني ذو شهرة عظيمة وخبرة كبيرة في بناء الخطوط الحديدية في أوروبا ويتمتع بطاقة قوية وتم التعاقد معه في عام ١٩٠١م بسبب البطء الشديد الذي سار عليه العمل في الأشهر الأولى من مد السكة الحجازية لقلت الخبراء الفنيين من العثمانيين" (٢٢) .

نوهت الوثائق البريطانية إلى استخدام الحكومة العثمانية للقوات العسكرية في أعمال بناء السكة وعدت ذلك خطراً يهدد نفوذها في الجزيرة العربية ، وأشارت إلى أن العمل اصطبغ بالصبغة العسكرية فقوات المشاة كانت تقوم بأعمال الحفر والردم ، وكان هناك فريق آخر يقوم بأعمال المساحة ، وفريق بأعمال الحدادة، وفريق لمد الخط البرقي على طول الخط الحديدي ، وتشكلت قوات جديدة سميت بقوات السكك الحديدية اسند إليها وضع الأساسات ومد الخطوط الحديدية وبناء بعض الجسور (٢٣) .

على الرغم من حرص السلطان عبد الحميد على أن يكون المشروع اسلامياً بالكامل وأن ينشأ على يد العثمانيين والمسلمين في كل انحاء العالم لإدراكه للخطر الاستعماري الأوروبي إلا

أن ذلك لم يتحقق بسبب نقص الخبرات المحلية المختصة ببناء السكك الحديدية ،وشح المواد والمعدات المحلية، فمعامل الترسانة البحرية لا تستطيع انتاج أكثر من (٢٥٠) متر من القضبان الحديدية في اليوم الواحد وهذا سبب بطء في العمل ،لذلك اضطرت إدارة السكة إلى استيراد الأدوات والمعدات اللازمة لمد السكة من أوروبا خاصة من دولتي ألمانيا وبلجيكا (٢٤) .

والجدير بالذكر أن ألمانيا كانت تحرص على منع بريطانيا من التدخل في بناء الخط حيث كان التنافس الاستعماري على أشده بين البلدين لذلك حرص المهندسون الألمان على أن يكون عرض الخط (١٠٥) سم وذلك لمنع استيراد القاطرات البريطانية التي كانت تصمم بعرض (١٥٠) سم (٢٥) .

أما بالنسبة إلى بناء الجسور وباقي الأعمال الفنية فقد عهد بها إلى المقاولين النمساويين والإيطاليين وذكر أولر باشا في تقريره أن إجمالي الأعمال الهندسية التي أقيمت على طول الخط من دمشق - المدورة (٢٦) .

ويلاحظ أن الدولة العثمانية كانت تتجه إلى الاستعانة بالمهندسين والخبراء الفنيين والمقاولين الذين يحملون جنسيات دول التحالف الثلاثي (ألمانيا ، النمسا ، إيطاليا ، بلجيكا) وكانت تبتعد عن الخبراء والفنيين الفرنسيين والبريطانيين .

حدد المهندسون العثمانيون خط مسير سكة حديد الحجاز من دمشق إلى المدينة المنورة وقاموا بتقسيم العمل إلى عدة مراحل كان أولها: مرحلة مزيريب - درعا ، ذلك لوجود سكة حديد فرنسية كانت تنقل الحجاج من دمشق . مزيريب ثم يكمل الحجاج مسيرهم براً على ظهور الدواب أو مشياً على الأقدام إلى الديار المقدسة في الحجاز ، لذلك قررت إدارة السكة الحجازية شراء الخط من الشركة الفرنسية إلا أن الشركة رفضت في البداية بيع الخط لعرقلة سير العمل في السكة الحجازية، ثم قررت بعد مداوات مطولة مع إدارة السكة الحجازية بيعه بمبالغ طائلة تفوق ميزانية المشروع ، لذلك عدلت إدارة السكة عن شراء الخط الفرنسي وقررت مد خط من دمشق إلى مزيريب إلا أن الشركة الفرنسية اعترضت على مد خط يحاذي سكتها لأن لها حق امتياز بمنع ذلك، لهذا تعرقل العمل في هذه المرحلة مدة عام كامل إلى أن تم الاتفاق بين السلطات الحكومية في الاستانة وبين إدارة الشركة الفرنسية عام ١٩٠٣م على منحها امتياز خط حلب مقابل التنازل عن خط دمشق - مزيريب (٢٧) .

وتابعت السلطات البريطانية مراحل إنجاز العمل مزيريب - درعا الذي بدأ في شهر أيار ١٩٠١م ،وذكر أولر (Aular) باشا أن المهندس الألماني مسنر (Messner) استخدم كل طاقاته لبناء خط مزيريب - درعا مستخدماً سكة حديد دمشق - درعا التابعة للشركة الفرنسية في

نقل المعدات التي كانت تتباطأ في عمليات النقل لعرقلة العمل وكانت تتقاضى مبالغ كبيرة جراء نقلها للمعدات لذلك قررت إدارة الخط مد خط فرعي من درعا - حيفا لاستخدامه في نقل المعدات التي كانت تصل من أوروبا إلى موانئ حيفا على البحر المتوسط والاستغناء عن خدمات سكة الحديد الفرنسية ، وورد في التقرير أن إدارة السكة استخدمت قوات الجيش العثماني في أعمال البناء لتوفير نفقات أجور العمال وقد ساعد هذا في سرعة انجاز العمل (٢٨) .

ونظراً لاهتمام بريطانيا بتتبع مراحل انجاز السكة الحجازية كتب السفير البريطاني إلى وزير الخارجية يبلغه أنه في الأول من سبتمبر ١٩٠١م تم افتتاح خطمزيريب - درعا وأقيم احتفال كبير حضره العلماء والمشايخ والأعيان وقام الجميع بالدعاء للسلطان بأن يحفظ الله حياته (٢٩) . كما وصف تقرير نائب القنصل البريطاني في دمشق المرحلة الثانية من العمل التي امتدت من درعا - عمان وأثنى فيه على جهود المهندس الألماني مسنر (Messner) أحرز تقدماً ملحوظاً في الشهور الأولى من عام ١٩٠٢م واستطاع بفضل خبرته ونشاط الجنود العثمانيين من إنجاز (٣.٢) كم في اليوم ، إلا أن العمل توقف مدة سبعة شهور بسبب انتشار وباء الكوليرا بين الجنود والعمال مما أدى إلى وفاة أعداد كبيرة منهم ، واستؤنف العمل في تشرين الثاني ١٩٠٢م وتم الانتهاء منه في الشهر الأول من عام ١٩٠٣م وبوصول الخط إلى عمان تم إنجاز ٢٢٨ كم من الخط وهي المسافة بين دمشق و عمان (٣٠) .

وتطرقت الوثائق البريطانية لعمليات البناء الهندسية التي شهدتها المرحلة الثالثة من الخط التي امتدت من عمان - معان، التي انتهى العمل بها في ١ سبتمبر ١٩٠٤م، لذلك كانت نفقات هذا الجزء أضعاف التكاليف العادية (٣١) ، كما تم الاهتمام في هذه المرحلة بتوفير الموارد المائية على جانبي الخط حيث كانت مشكلة توفير المياه من ابرز المشكلات التي واجهت عمليات البناء لذلك قامت إدارة الخط بالعمل على اصلاح وترميم البرك والابار المائية القديمة مثل بركتي زيزياء والقطرانة شرقي الاردن وحفر الأبار الإرتوازية وبناء أحواض وبرك مائية جديدة (٣٢) .

الإ أن ما أثار اهتمام السلطات البريطانية هو تفكير الدولة العثمانية بمد الخط الفرعي من معان - العقبة في عام ١٩٠٥م ، خاصة بعد وصول التقارير السرية البريطانية التي دعت الحكومة البريطانية إلى التحرك بأقصى سرعة وذلك لقيام الدولة العثمانية بنشر (١٢٠٠) جندي في بلدة العقبة الواقعة على خليج العقبة في البحر الأحمر، بالإضافة إلى وصول القوات العثمانية إلى طابا الواقعة على الساحل الغربي من خليج العقبة التي كانت تخضع للسيطرة المصرية وقيامها بطرد القوات المصرية وادعائها أن طابا عثمانية، وحذر التقرير من خطورة الموقف

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

وأبعاده السياسية والعسكرية التي تكمن في محاولة الدولة العثمانية السيطرة على البحر الأحمر وبالتالي على قناة السويس مما سيهدد النفوذ البريطاني في مصر (٣٢) .

أدت محاولة الدولة العثمانية بناء الخط الفرعي من معان إلى العقبة واحتلال طابا إلى نشوء أزمة طابا عام ١٩٠٦م حيث حشدت القوات البريطانية قواتها في البحر الأحمر ، ووقفت كل من فرنسا وروسيا إلى جانب بريطانيا وانتهت الأزمة بانسحاب القوات العثمانية من طابا وعدلت الحكومة العثمانية عن مد الخط الحديدي من معان للعقبة حيث رأى السلطان عبد الحميد الثاني أن لا فائدة من بناء هذا الخط لسيطرة بريطانيا على البحر الأحمر (٣٤) .

وذكرت المصادر العربية أن الهدف من بناء فرع معان - العقبة كان من أجل ربط الخط الحديدي الحجازي بالبحر الأحمر مما يسهل على الحجاج المصريين الوصول إلى الحجاز عن طريق استخدامهم السكة الحجازية ، إلا أن إدارة السكة عدلت عن ذلك لاهتمام القائمين على بناء الخط باتمام ما تبقى من الخط بأسرع وقت (٣٥) .

استمرت إدارة الخط في بناء ما تبقى من سكة حديد الحجاز حتى تم بناء الخط من معان تبوك، وقد أشاد السفير البريطاني في رسالته لوزير الخارجية بأهمية العمل ومدى نشاط العاملين في البناء وسرعة بناءهم للجسور والسدود رغم الصعوبات والعراقيل التي واجهت عملية البناء ، وأشار التقرير إلى مظاهر الاحتفال بوصول الخط إلى تبوك عام ١٩٠٦م حيث قامت اللجنة السلطانية للسكة بتوزيع المداليات على المهندسين المشاركين بالخط في محطة تبوك، (٣٦) .

وأشار السفير البريطاني في تقريره السري الآخر الذي رفعة في ١٢ كانون الأول ١٩٠٦م أثر الخطب الدينية التي أقيمت في الاحتفال الذي أقيم بمناسبة وصول الخط إلى تبوك في تغيير وجهات نظر بعض القبائل البدوية تجاه مد سكة الحديد الحجازية التي كانت تراها مصدر لقطع أرزاقهم ووسيلة لاحكام قبضت الدولة عليهم، حيث بدأت بعض القبائل تعلن ولاءها العلني للدولة العثمانية حيث ربطت هذه الخطب إنشاء الخط بالعامل الديني فقط، لذلك دعا السفير البريطاني في الاستانة السلطات البريطانية بضرورة دراسة الجانب الديني في الجزيرة العربية والأقاليم الأخرى لاستغلاله في تحقيق المصالح البريطانية في شبه الجزيرة العربية (٣٧) .

استمر العمل باتجاه المدينة المنورة وكان على عدة مراحل كان أولها إيصال الخط الحديدي إلى مدائن صالح ١ تشرين الثاني ١٩٠٧م والذي وصفه التقرير البريطاني السري الصادر من السفارة البريطانية في الاستانة إلى وزارة الخارجية بالخطير جداً لانه سوف يخدم الأنشطة العسكرية للدولة العثمانية في وسط الحجاز وخاصة نجد (٣٨) .

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

وتتبع بريطانيا المرحلة الأخيرة للخط التي امتدت من تبوك . العلا . المدينة المنورة وأشار السفير البريطاني في رسالته إلى وزير الخارجية إلى أن العمل في هذا الجزء كان يسير بسرعة كبيرة إذا ما قيس بالعمل في المراحل السابقة وذلك لاشتغال روح الحماسة والنشاط لدى العمال بسبب عواطفهم الجياشة تجاه مدينة رسول الله (صلى الله عليه وسلم) وذكر أنه حشد للعمل في هذه المرحلة (٥٠٠٠) جندي وثلاث كتائب عسكرية وكان الجميع يعملون بنشاط وهممة كبيرة ، كما أشار إلى موقف القبائل العربية المقيمة بالقرب من المدينة المنورة والتي قامت بالاشتباك مع الجنود العاملين بمد السكة وتحطيم بعض المعدات ورأى أن ذلك فرصة للتقرب من هذه القبائل للاستفادة منها في المراحل القادمة (٣٩) .

وتم وصول الخط للمدينة المنورة في آب ١٩٠٨ م ، ووصل أول قطار في ٢٢ آب ١٩٠٨ م ، وفي تشرين الثاني ١٩٠٨ م وهو الموافق لعيد جلوس السلطان عبد الحميد الثاني على العرش تم افتتاح الخط ، كما تم افتتاح محطة المدينة المنورة والتي أنيرت بمصابيح الكهرباء ، حيث بنت الحكومة العثمانية محطة للكهرباء في شمال المسجد النبوي واستوردت إدارة السكة مكيبة ضخمة لإضاءة المسجد النبوي بالكهرباء ، (٤٠) .

وتناولت التقارير البريطانية أهم مرافق السكة الحجازية وكان أهمها: المحطات التي بنيت على طول الخط الحجازي وصنفتها إلى خمس أصناف وذلك حسب عدة معايير أهمها حجم المحطة وملحقاتها ونوع الخدمة التي تقدمها وعدد العمال والموظفين وذكرت أن حجم المحطة يكبر أو يصغر حسب أهمية المحطة ، فالمحطات الرئيسية مثل محطة عمان ومحطة معان يتوفر فيها ورش التصليح، وحظائر القطارات ومساكن للموظفين وعدد لا بأس فيه من العمال والموظفين ، وعدة مصادر للمياه وقلاع الحراسة ، وفندق لإقامة المسافرين لذلك صنفت من المحطات الرئيسية ، أما المحطات الصغيرة فهي تتألف بشكل عام من مبنى للمحطة ، ومسكن لناظرها ، قلعة للحراسة ، وبعض الموظفين والعمال (٤١) ، ونبهت التقارير البريطانية من خطورة المحطات وعدتها حاميات عسكرية لأنها ربطت بقلاع ومراكز أمنية تتواجد بها حاميات عسكرية مربوطة بمحطات تلغراف تصل الأقاليم العربية بالعاصمة (الاستانة) (٤٢) .

لذلك نجد في التقارير البريطانية معلومات مفصلة عن محطات السكة الحجازية من حيث عددها والمسافات بينها وارتفاعها عن مستوى البحر مع الإشارة إلى المحطات التي يوجد فيها مياه ، وفيما يلي جدول يوضح أهم جاء في تقرير القنصل البريطاني في مرسين التركية إلى وزارة الخارجية البريطانية عام ١٩٠٦ م (وثائق وزارة الهند، رسالة من القنصل البريطاني في مرسين المستر لوازو إلى وزير الخارجية البريطاني إدورد جري) (٤٣) .

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

أسماء المحطات	المسافة بالكيلومتر	مستوى سطح البحر	وجود الماء
دمشق	.....	٦٩٦ م	يوجد بها ماء
الكسوة	٢٠	.....	يوجد بها ماء
ديرعلي	٣٥	.....	يوجد بها ماء
مسمية	٥٠	.....	يوجد بها ماء
حباب	٦٤	.....	.....
خبب	٧٨	.....	.....
محجة	٩٢	.....	.....
عذرا	١٠٤	.....	.....
قربة يزل	١١٤	.....	.....
درعا	١٢٧	٥٣٠ م	يوجد بها ماء
نصيب	١٤١	....	يوجد بها ماء
المفرق	١٦٦	....	يوجد بها ماء
الخربة	١٨٩	....	.....
السمراء			
الزرقاء	٢٠٨	....	يوجد بها ماء
عمّان	٢٢٨	....	يوجد بها ماء
القصر	٢٣٩	....	.....
اللبن	٢٦٩	.....	.....
زيزياء	٢٦٩	.....	يوجد بها ماء
ضبعة	٢٨٦	.....	.....
خان الزبيب	٣٠١	.....	.....
القطرانة	٣٣٠	....	يوجد بها ماء
فريفة	٣٥٠	...	يوجد به الماء
الحسا	٣٨٦	....	يوجد بها الماء
جرف	٤١٩	....	يوجد بها ماء

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

الدرأيش			
عنيزة	٤٤٦	.....	.....
معان	٤٥٨	....	.....
عقبة	٥١٨	١٠٠٠ م	يوجد بها ماء
بطن الغول	٥٣٤	١٠٥٠ م	.....
المدورة	٥٧٢	٧٣٤ م	....

ومن الملاحظ أن الجدول ذكر اسماء المحطات في الفترة ما بين ١٩٠١ - ١٩٠٦ م ، بينما لم يذكر التقرير باقي المحطات لانتهاء العمل بالسكة عام ١٩٠٨ م ، ويدل هذا على حرص السلطات البريطانية على تزويد الحكومة البريطانية بكل التفاصيل أول بأول ولم تنتظر انتهاء العمل .

اهتمت المصادر العربية بذكر محطات السكة الحجازية وذلك لأهميتها الأمنية والاقتصادية ومنها خريطة محطات سكة حديد الحجاز التي أعدها موظف سابق في إدارة السكك الحديدية في الدولة العثمانية عام ١٩٠٨ م ، والتي جاء فيها اسماء محطات السكة الحجازية ، والمسافة بينها ، وموقعها بالنسبة للخط الحديدي يمين أم يسار السكة ^(٤٤) ، كما يرد في كتاب الرحلة الحجازية للبنتوني جدول بمحطات الخط الحجازي من دمشق إلى المدينة المنورة ويورد فيه معلومات مفصلة ودقيقة عن المحطات وخاصة أنه استخدم سكة حديد الحجاز أثناء رحلته إلى الحج برفقة الخديوي عباس حلمي الثاني عام ١٩١٠ م ^(٤٥) .

أشارت الوثائق البريطانية إلى استغلال الدولة العثمانية للسكة الحجازية لتحقيق أهدافها العسكرية والسياسية في المنطقة العربية وذكرت أن الخط أتاح للدولة العثمانية وسيلة سهلة ومأمونة لنقل الجنود إلى شبه الجزيرة العربية واليمن وتمكنت بذلك من إحكام سيطرتها عليهما ففي عام ١٩٠٤ م أرسلت الدولة ثلاثة آلاف من الجنود عبر القطار لإخماد عصيان البدو بين ينبع والمدينة المنورة حيث وصلت هذه القوة بالقطار إلى معان ومن هناك مشياً على الأقدام إلى العقبة ثم بحراً إلى ينبع ، وفي عام ١٩٠٥ م نقلت الدولة ٢٨ كتيبة عسكرية من دمشق إلى اليمن لإخماد الاضطرابات السياسية والأمنية فيها ^(٤٦) .

وبينت الوثائق البريطانية الأهمية الاقتصادية لإنشاء السكة الحجازية التي تعدت الاهداف السياسية والعسكرية والدينية فيذكر السفير البريطاني في رسالته إلى وزير الخارجية أن عزت باشا العابد ^(٤٧) سكرتير السلطان عبد الحميد الثاني قد أسر إلى السلطان عبد الحميد

الثاني أن الآثار الإيجابية المترتبة على السكة قد تتعدى هدفه الديني وهو نقل الحجاج من الشام إلى الديار المقدسة إلى فوائد تنموية أخرى تصل إلى سهل حوران خاصة زراعة الحبوب وشحنها بواسطة القطار إلى ميناء حيفا ومنها إلى أوروبا^(٨) .

وتناولت الوثائق البريطانية أهمية مد السكة الحجازية من دمشق إلى عمان، وأشارت إلى دور السكة الحجازية في استقرار القبائل البدوية المتواجدة حول السكة الحجازية وذلك إما للعمل في السكة كموظفين وعمال أو لتأجير جمالهم للمقاولين لنقل المعدات والأدوات، وساعدت انتشار المخافر الأمنية على طول الخط في نشر الأمن مما ساعد في قيام القرى واستقرار السكان في جنوب سوريا وتأسيس القرى الزراعية وانتشار العمران على طول الخط الحديدي^(٩) .

ومن جانب آخر ساهم الخط في تنشيط الحركة التجارية والسياحية بسبب زيادة عدد الحجاج الذين استقلوا القطار على سكة حديد الحجاز قادمين من أفغانستان وإيران والهند وروسيا وشرق أوروبا^(١٠) كما أن تخفيض أجرة النقل للركاب خاصة في موسم الحج في عام ١٩٠٨م زاد من عدد الركاب مما أدى إلى زيادة الأرباح العائدة على الخط حيث بلغ عدد الحجاج الذين استخدموا الخط عند عودتهم لدمشق (١٤) ألف حاج وكان منهم الحجاج الهنود والأفغان الذين كان لهم دور كبير في تنامي الحركة التجارية في دمشق ، كما قام العديد منهم بزيارة القدس مما ساعد في تنشيط الحركة السياحية فيها^(١١) .

وجاء في تقرير أولر باشا أن عمليات الحفر في خط درعا - عمان عام ١٩٠٢م أدى إلى الكشف عن معدن الفوسفات حيث اكتشف مهندسا وخبراء المتفجرات العاملين بالخط وجود معدن الفوسفات في المناطق المحاذية للخط وخاصة في منطقة الرصيفة جنوبي غرب الزرقاء (شرق الأردن)^(١٢) .

وجاء في رسالة السفير البريطاني في ألمانيا إلى وزير الخارجية البريطاني أن إدارة السكة الحجازية في الأستانة قامت في مطلع عام ١٩٠٨م بالاتفاق مع أحد الجيولوجيين الألمان للقدوم إلى فلسطين للبحث عن البترول والمعادن في حوض البحر الميت وفي جميع المناطق التي يخترقها خط السكة الحجازية^(١٣) .

واكدت المصادر العربية على أهمية السكة الحجازية من الناحية الاقتصادية حيث ساعد مد الخط في استقرار الكثير من البدو، حيث أدى حفر الآبار الارتوازية بالقرب من محطات السكة الحجازية إلى جذب القبائل البدوية للاستقرار بالقرب منها لتوفر الماء ، كما قامت الدولة العثمانية بتوطين المهاجرين من الشركس والشيشان^(١٤) نعلى طول الخط الحجازي مما ساهم

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

في زيادة العمران وظهور القرى الزراعية^(٥٥) ، ووفر فرص عمل للسكان القريبين من خلال تأجير جمالهم إلى إدارة السكة لنقل المعدات^(٥٦) .

وساهمت عمليات الحفر لمد الخط في اكتشاف بعض المعادن ومنها الحديد والنحاس والكلس والرخام على طول الخط الحديدي ففي عام ١٩٠٢ م تم الكشف عن خام الكلس بالقرب في منطقة الزرقاء شرقي الاردن^(٥٧) .

ونتيجة للنجاح الباهر الذي حققته الدولة العثمانية من مد السكة الحجازية على الناحية السياسية والعسكرية والاقتصادية ، حاولت إدارة الخط مد السكة الحجازية إلى مكة المكرمة وبدأت جهودها في ٣ شباط ١٩٠٨ م حيث قام مهندسوا الخط بمسح الطريق الذي وصف بأنه خالي من الصعوبات الهندسية مع توفر الماء^(٥٨) ، وأشارت الوثائق البريطانية إلى أن المشروع إذا لم ينجح لن يكون السبب مالياً ، وإنما سيكون سياسياً واقتصادياً^(٥٩) حيث كانت القبائل البدوية في الحجاز من أشد المعارضين على إنشاء الخط خاصة القبائل المقيمة بالقرب من المدينة المنورة التي رأت أن الخط يهدد مصدر رزقهم حيث كانوا ينقلون الحجاج والزوار من موانئ البحر الاحمر إلى المدينة المنورة ومكة المكرمة مقابل المال وبوصول الخط إلى المدينة المنورة قطع عنهم ذلك المورد المالي لذلك شنت القبائل البدوية العديد من الهجمات على الخط ومنشأته ، كما رأى زعماء القبائل في الحجاز أن مد السكة يهدد نفوذهم السياسي ورأوا انها بداية امتداد النفوذ الغربي إلى الجزيرة العربية خاصة " الألمان "^(٦٠) ، لذلك دعا السفير البريطاني في الاستانة من خلال تقريره السري إلى وزير الخارجية البريطاني عام ١٩٠٨ م بدراسة موقف القبائل البدوية من الخط الحديدي الحجازي وتوظيفها لخدمة المصالح البريطانية في المنطقة وخاصة أن القبائل البدوية كانت تنظر إلى الخط على أنه وسيلة ضخمة لحشد الجنود ضدهم في المناطق التي لم تستطع دخولها من قبل وهذ سيحد من سلطتهم السياسية في الجزيرة العربية^(٦١) .

و حرصت بريطانيا على اسغلال الموقف العدائي بين القبائل العربية والدولة العثمانية وبدأت بالتواصل مع زعماء وشيوخ القبائل لتحقيق اهدافها الاستعمارية في المنطقة وكان شغلها الشاغل تدمير السكة الحجازية التي عدتها وسيلة النقل البرية الضخمة للقوات العسكرية العثمانية في المنطقة العربية وذلك كله بناء على ما أوصى به السفير البريطاني في الاستانة الذي دعا السلطات البريطانية إلى دراسة الأوضاع الاقتصادية للقبائل العربية في الحجاز وموقفها من الدولة العثمانية خاصة بعد تولي الاتحاديون السلطة^(٦٢) .

ثم جاء الاتحاديون عام ١٩٠٨ م واستولوا على الحكم باسم حزب الاتحاد والترقي وخلعوا السلطان عبد الحميد الثاني صاحب المشروع ، فكان انقلاب الاتحاديين هو الخطر الاكبر على

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

الدولة العثمانية لسياستهم العنصرية ضد العرب والقوميات الأخرى مما سبب في تفكك الدولة وضعفها وبالتالي نجاح الاطماع الاستعمارية في المنطقة العربية، ورأى العرب أن سكة حديد الحجاز هي وسيلة الحشد العسكري ضدهم ، لذلك رفض الشريف الحسين بن علي مد الخط الحديدي من المدينة المنور- مكة المكرمة عام ١٩٠٠ رغم الضغوط الشديدة التي مارسها الاتحاديون عليه^(١٣) .

الخاتمة

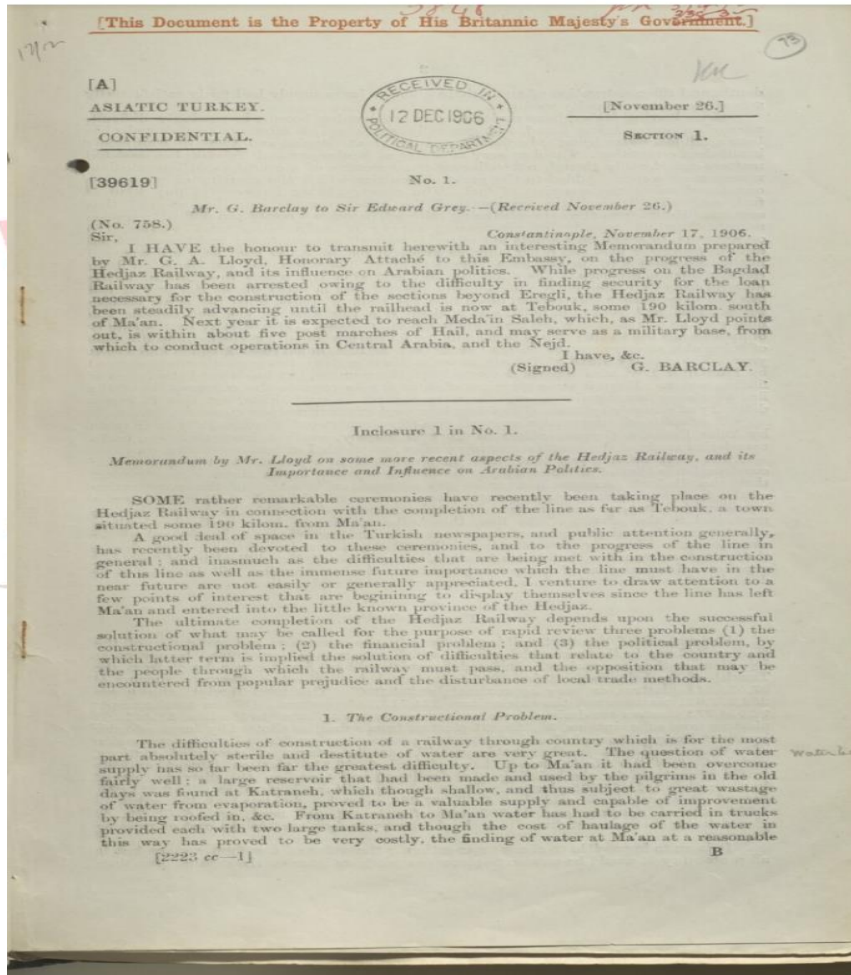
توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج الأساسية في موضوع السكة الحجازية مرآة للأطماع الاستعمارية في المنطقة العربية ،ولعل من أهمها :

- السكة الحجازية هي نتاج سلسلة الاصلاحات السياسية والعسكرية والإدارية التي قامت بها الدولة العثمانية منذ منتصف القرن التاسع عشر حتى بدايات القرن العشرين .
- تبنى السلطان عبد الحميد الثاني فكرة انشاء سكة حديد الحجاز عام ١٩٠٠م لتصل بين دمشق والمدينة المنورة خدمةً لحجاج بيت الله الحرام وتوفير الراحة والأمان لهم اثناء رحلتهم ، إلا أن الهدف الكامن وراء مدها هو إحكام الدولة العثمانية قبضتها على البلاد العربية وربطها بمركز الحكم في العاصمة العثمانية، للحفاظ على الجزيرة العربية واليمن من الاطماع البريطانية .
- حرص الدولة العثمانية على الاستعانة بالمهندسين والخبراء الفنيين والمقاولين من الجنسيات التحالف الثلاثي (ألمانيا. إيطاليا. النمسا) واستبعدت البريطانيين والفرنسيين من المشاركة في الخط الحجازي .
- شغل موضوع انشاء السكة الحجازية مساحة كبيرة في الوثائق البريطانية التي رأت أن المشروع فاتحة انقلاب عظيم على العالم الاسلامي وعدت المشروع من المشاريع السياسية والعسكرية والاقتصادية الكبرى التي ستحد من نفوذها الاستعماري في البلاد العربية .
- تتبعت بريطانيا مراحل انشاء الخط منذ انبثاقه كفكرة عام ١٩٠٠م إلى مرحلة انشاء الخط عام ١٩٠٨م ، محاولة عرقلة العمل من خلال تشكيكها بقدرة الدولة على اتمامه ، ومنعها لمسلمي الهند من جمع التبرعات للمساهمة في بناء السكة الحجازية .
- تخوفت بريطانيا من مد السكة الحجازية التي اعتبرت منشأة عسكرية عثمانية تهدد وجودها لذلك أوصت التقارير الدبلوماسية بضرورة دراسة الاهداف السياسية والعسكرية من وراء بناء السكة الحديدية .

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

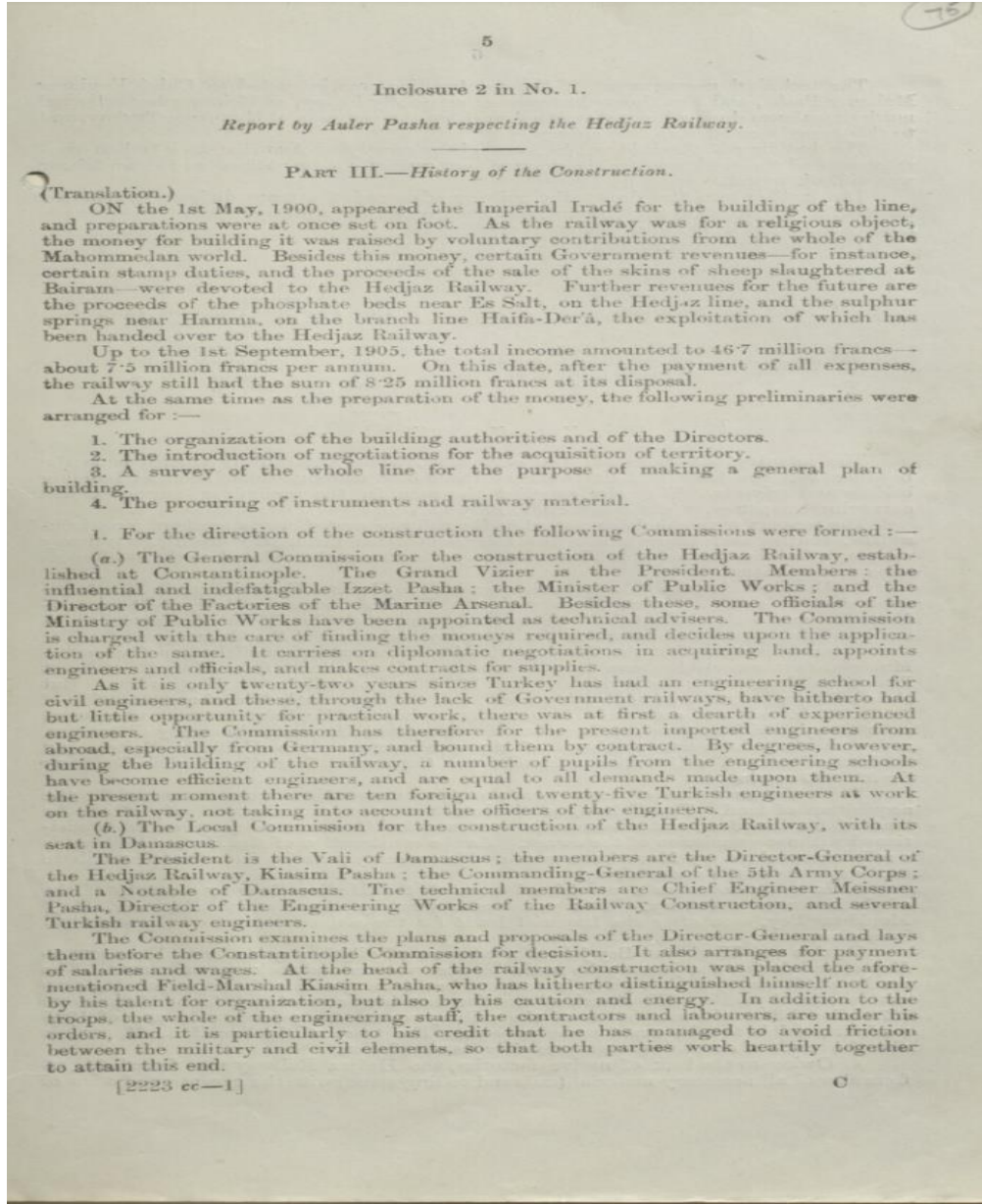
- أشارت الوثائق البريطانية إلى الأهمية الاقتصادية لمسكة الحجازية ومنها تطور الزراعة، واستقرار البدو بالقرب من المحطات، وظهور القرى الزراعية وزيادة العمران، والكشف عن المعادن.
- دعت التقارير الدبلوماسية البريطانية إلى دراسة موقف القبائل العربية من مد السكة الحجازية واستغلال توتر العلاقات بين العرب والدولة العثمانية لخدمة مصالحها الاستعمارية في المنطقة .
- ساهمت سياسة الاتحاديون العنصرية تجاه العرب في عرقلة إنشاء الخط من المدينة المنورة - مكة المكرمة .

ملحق رقم (١) المشكلات التي واجهت تشييد الخط الحديدي الحجازي^(٦٤)



سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

ملحق (٢) استغلال الدولة العثمانية للخط من الناحية العسكرية^(٦٥).



الهوامش

(١) وثائق مكتب وزارة الهند البريطانية (India office Records) L/P & S /10/12 : R . O . I ، ملف رقم (٣١٤٢) مجلد (٢٤٢) وهو عبارة عن مجموعة كبيرة من تقارير قناصل بريطانيا في جدة ودمشق والاستانة ، بالإضافة إلى تقارير كتبها كبار المسؤولين في الدولة العثمانية وكبار المهندسين الذين عملوا بالسكة الحجازية ، مثل تقرير أولر (Auler) باشا في تاريخ إنشاء السكة الحجازية الجزء الثالث .

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

- (٤) عمر، عبد العزيز (١٩٨٠م)، تاريخ المشرق العربي (١٥١٦ - ١٩٢٢م)، دار النهضة العربية، ط١، بيروت، ص ٢٦١ .
- (٥) رضا، مجلة المنار، م١، ج٣، ١٣١٦هـ/١٨٩٨م، ص ٣٠٢ .
- (٦) جمال الدين الأفغاني (١٨٣٨-١٨٩٧م) : هو جمال الدين بن السيد صفتر الحسني الأفغاني ، ولد في قرية (اسعد آباد) في أفغانستان ، تلقى تعليمه في مدينة كابل الافغانية، درس اللغة العربية وعلوم الشريعة ، وكان من أبرز دعاة الاصلاح والتجديد لتصدي للأطماع الاستعمارية المحيقة بالدولة العثمانية التي كانت تعاني من الضعف والانحلال، لذا كان من ابرز دعاة الوحدة الاسلامية في القرن التاسع عشر، اسس الافغاني جمعية العروى الوثقى في مصر وعمل فيها محرراً مع محمد عبده التي كانت تعد حجر الزاوية للنهضة الشرقية، ويعد جمال الدين مؤسس فكرة الجامعة الاسلامية، الأفغاني، جمال الدين، العروة الوثقى لا انفصام لها، مطبعة التوفيق ، ط١ ، ٤ ، بيروت، ١٩١٠م ص ١٠ - ١٣ .
- (٧) قافلة الحج الشامي : تعد قافلة الحج الشامي هي إحدى قوافل الحج الاربعة التي كانت تقصد الديار المقدسة في الحجاز لأداء فريضة الحج ، وتتمثل هذه القوافل بـ: قافلة الحج المصري التي كانت تضم حجاج مصر وشمال أفريقيا ،وقافلة الحج العراقي وتضم حجاج العراق وبلاد فارس، وقافلة الحج اليمني وتضم حجاج اليمن والهند وماليزيا واندونيسيا ،أما قافلة الحج الشامي فكانت تضم حجاج بلاد الشام والجزيرة العربية ، وكردستان وأذربيجان، والقوقاز، والقرم ، والأناضول، والبلقان ، وحجاج استانبول العاصمة لذلك كانت قافلة الحج الشامي تنطلق من دمشق وسط أجواء احتفالية كبيرة، تتألف من عدد ضخم من الحجاج وكان متوسط عددهم بين (٢٥،٠٠٠) ويرتفع أحياناً إلى (٤٠،٠٠٠)، رافق، عبد الكريم ،بحوث في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي لبلاد الشام في العصر الحديث ، دمشق ، آذار ١٩٨٥م ،ص١٩٣، ص ٥ .
- (٨) الصرة :هي الاموال التي كانت ترسلها الدولة العثمانية من العاصمة استانبول إلى دمشق لتوزع على شيوخ القبائل التي تتواجد على طول طريق الحج الشامي مقابل حمايتهم لقافلة الحج الشامي من غارات البدو وقطاعين الطرق، حيث الدولة العثمانية ترصد ميزانية لقافلة الحج الشامي تقدر (١٥٠،٠٠٠) ليرة عثمانية لتغطية نفقات الحج الشامي، بني يونس، مأمون عبدالله، قافلة الحج الشامي في شرقي الأردن في العهد العثماني (١٥١٦-١٩١٨م) وزارة الثقافة، ط١، عمان، ١٩٩٧م، ص ٦
- (٩) حراز، السيد رجب ، (١٩٧٠م)، الدولة العثمانية وشبه الجزيرة العربية (١٨٤٠ - ١٩٠٩م) ، المطبعة الجمالية ، ط١ ، القاهرة ، ص ١٢١ .
- (١٠) وثائق المكتبة الوطنية الأردنية ،رقم م خ ١/٧٩، د.ت ، ص ١ .
- (١١) السلطان عبد الحميد الثاني (ت ١٣٣٦هـ/١٩١٨م) مذكراتي السياسية (١٨٩١ - ١٩٠٨ م) ، بيروت ، مؤسسة الرسالة ، ١٩٧٧م ، ص ١٣٤ - ١٣٥
- (١٢) رضا ، المشروع الحميدي ، مجلة المنار ، م٣ ، ج٣ ، ١٩٠٠م ، ص ٣١٧ .
- (١٣) جريدة المقتبس ، ١٩٠٦م ، ص ٣٦ . ٣٧ .
- (١٤) جريدة الجامعة العربية ، ١٩٢٩م ، ص ١ .
- (١٥) وثائق مكتب الهند البريطاني، مرفق رقم ١ وثيقة رقم ٤٠١ ، ١٢/١٠ ١٩٠٤م .

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

- (١٤) وثائق المكتبة الوطنية الأردنية ، وثيقة رقم م. خ ١/٧٩ ، د.ت .
- (١٥) وثائق مكتب الهند البريطاني رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية البريطانية ، حزيران ١٩٠١ م ، وثيقة رقم (٣٨/١) .
- (١٦) رضا ١٩٠٠ م ، ٣ ج ، ٢ ، ص ٣١٢ .
- (١٧) وثائق مكتب الهند البريطاني ، أيار ١٩٠١ م ، وثيقة رقم ٣٨ .
- (١٨) عبد الحميد الثاني ، مذكراتي السياسية ، ص ١٠٧ .
- (١٩) وثائق مكتب الهند البريطاني ، رسالة من مولاي عبد القيوم إلى نائب الملك في الهند ، ١٩٠٦ م ، وثيقة رقم ٧٠٧ .
- (٢٠) المصدر السابق ، رسالة من المساعد العام في حكومة الهند البريطانية إلى الملا عبد القيوم ١٩٠٦ ، برقم ٢٨٤٨ .
- (٢١) رسالة من وزارة الخارجية البريطانية إلى حاكم الهند ، ١٩٠٧ ، د. ر .
- (٢٢) رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية البريطاني ، ١٩٠٦ ، وثيقة رقم ٤٤٠١ .
- (٢٣) المصدر السابق ، ١٩٠٤ م ، وثيقة رقم ٣٦١٦ .
- (٢٤) وثائق مكتب الهند : تقرير أولر (Auer) باشا ، تاريخ الإنشاء ، ج ٣ .
- (٢٥) جريدة الاقتصاديات العربية ١٩٣٥ م ، ص ٨ .
- (٢٦) المدورة : الواقعة جنوب مدينة معان على مسافة ١١٤ كم (بلغت (١٥٣٢) عملاً تعهدها النمساويين والإيطاليين) وثائق مكتب الهند البريطاني ، تقرير أولر باشا ، تاريخ الإنشاء للخط الحجازي ، ج ٣ .
- (٢٧) وثائق مكتب الهند البريطاني ، تقرير أولر باشا ، وجريدة المقتطف ، ١٩٠٨ م ، ص ٨١٠ .
- (٢٨) وثائق مكتب الهند البريطاني ، تقرير أولر باشا ، انشاء الخط الحديدي الحجازي ، ج ٣ .
- (٢٩) وثائق مكتب الهند البريطاني ، رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية البريطاني ، ٤ سبتمبر ١٩٠١ م ، وثيقة رقم ٣٢٤ .
- (٣٠) المصدر السابق ، رسالة من نائب القنصل البريطاني في مرسين المستر لوازو إلى السفير البريطاني في الاستانة ، ١٩٠٣ م ، وثيقة رقم ٤١٥ .
- (٣١) تقرير أولر باشا (Aular) ، ج ٣ .
- (٣٢) وثائق مكتب الهند البريطاني ، رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية البريطاني ، ١٩٠٤ م ، وثيقة رقم ٢٥٢ .
- (٣٣) رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية البريطاني ، ١٩٠٥ م ، وثيقة رقم ٦٦٥ .
- (٣٤) وثائق وزارة الهند البريطاني : رسالة من اللورد كرومر المعتمد البريطاني في مصر إلى وزير الخارجية البريطانية ، برقم ٥٠ ، بتاريخ ٧ نيسان ١٩٠٦ ، و يونان ، ١٩٨٣ م ، ص ٢٤ .
- (٣٥) علي ، محمد كرد ، (١٩٧١م) ، خطط الشام ، ج ٥ ، دار العلم للملايين ، ط ١ ، بيروت ، ج ٥ ، ص ١٧٧ .
- (٣٦) وثائق مكتب الهند البريطاني ، رسالة من السفير البريطاني إلى وزير الخارجية البريطاني ، ١٩٠٦ م ، وثيقة رقم ٢٦٨ .

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

- (٣٧) وثائق مكتب الهند البريطاني ، تقرير سري من السفارة البريطانية في الاستانة إلى وزارة الخارجية البريطانية ، ١٢ كانون الثاني ١٩٠٦ م ، وثيقة رقم ٦٣٦ .
- (٣٨) المصدر السابق ، ١ تشرين الثاني ١٩٠٧ م ، وثيقة رقم ٩٦٦١ .
- (٣٩) المصدر السابق ، ١ أيار ١٩٠٧ م ، وثيقة رقم ٢٦٢ .
- (٤٠) البتوني ، محمد لبيب (ت ١٣٥٧ هـ / ١٩٣٨ م) ، الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي خديوي مصر ، مطبعة الجمالية ، ١٩١١ م ، ص ٢٤٥ - ٢٤٦ .
- (٤١) وثائق وزارة الهند ، تقرير أولر باشا ، الخط الحديدي الحجازي ، ح ٣ ، تاريخ الإنشاء .
- (٤٢) المصدر السابق ، رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية البريطاني ، ١٩٠٨ م ، وثيقة رقم ٢٦٨ .
- (٤٣) Edward Gree ، وثيقة رقم ٣٣١ ، ١٢ / ٧ / ١٩٠٦ م .
- (٤٤) الوثائق الهاشمية ، الخط الحديدي الحجازي ، م ٨ ، ق ٢ ، ص ٤٥٩ .
- (٤٥) البتوني ، الرحلة الحجازية ، ١٩٨٦ م ، ص ٣٠٢ .
- (٤٦) وثائق مكتب الهند البريطاني تقرير أولر (Aular) باشا ، ج ٣ .
- (٤٩) عزت باشا العابد : ولد في دمشق عام ١٨٥٥ م ، عاش في في استانبول ، عمل في بداية حياته قاضياً في مقدونيا ، ثم قاضي في العاصمة العثمانية في إحدى المحاكم التجارية التي تبت في القضايا الخلافية بين الرعايا الأجانب والعثمانيين ثم لم يمضي وقت طويل حتى أصبح أقرب المسؤولين من السلطان عبد الحميد الثاني خلال العقد الأخير من القرن التاسع عشر وأصبح المستشار الأول للسلطان عبد الحميد الثاني ، وبقي في منصبه حتى قيام حركة تركيا الفتاة التي سيطرت على الحكم عام ١٩٠٨ م التي عزلت السلطان عن الحكم ونفت عزت باشا خارج البلاد ، وثائق المكتبة الوطنية الأردنية ، الخط الحديدي الحجازي ، وثائق متفرقة ، وثيقة رقم م.خ ٨/٦٧ ، د.ت. ص ٤٧ .
- (٤٨) وثائق مكتب الهند ، رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية البريطاني ، ١٩٠٥ ، برقم ٣٩٦١ .
- (٤٩) المصدر السابق ، مرفق بها رسالة من القائم بأعمال القنصل البريطاني في دمشق إلى السفير البريطاني في الاستانة ، ١٩٠٣ م ، وثيقة رقم ٦٧٦ .
- (٥٠) جريدة العرب ، سكة حديد الحجاز ، ع ٢٣ ، ٢٥ كانون الاول ١٩٣٦ م ، ص ٩ .
- (٥١) وثائق وزارة الهند ، رسالة من السفير البريطاني إلى وزير الخارجية ، برقم ١٧٨ ، ٢٣ تشرين الثاني ١٩٠٨ م
- (٥٢) وثائق مكتب الهند البريطاني ن تقرير أولر (Auler) باشا ، إنشاء الخط الحجازي ، ج ٣ .
- (٥٣) وثائق مكتب الهند البريطاني ، رسالة من السفير البريطاني في ألمانيا إلى وزير الخارجية البريطاني ، وثيقة رقم ٦٠ ، كانون الثاني ١٩٠٨ م .
- (٥٦) الشركس والشيشان : هم من الشعوب الآرية المسلمة التي هاجرت من بلاد القفقاس باتجاه الدولة العثمانية إثر احتلال روسيا القيصرية لبلادهم عام ١٨٦٤ م ، حيث استقروا بدايةً في شبه جزيرة القرم على الحدود مع روسيا ورومانيا والصرب ، وبضغط من الدول الأوروبية عام ١٨٨٧ م قامت الدولة العثمانية

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري (وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

- بتوجيههم باتجاه ولاية سوريا والمناطق المجاورة ، للمزيد ينظر : جغنجوة : محمد خير ، الشركس أصلهم وعاداتهم وتقاليدهم ، مطبعة رفيدي ، ط١ ، عمان ، ١٩٨٢م ، ص ٤١ - ٤٢ .^{٥٤}
- (^{٥٥}) كرد علي ، خطط الشام ، ص ١٧٤ .
- (^{٥٦}) جريدة المقتطف ، سكة حديد الحجاز ، ج ١٠ ، م ٣٣ ، تشرين الأول ١٩٠٤م ، ص ٩٧٥ .
- (^{٥٧}) جريدة المقتبس ، ع ٥٠٨ ، ٢٦ تشرين الثاني ١٩٠١م ، ص ١ .
- (^{٥٨}) وثائق مكتب الهند : تقرير أولر باشا ، ج ٣ .
- (^{٥٩}) وثائق مكتب الهند ، رسالة من السفير البريطاني إلى وزير الخارجية ، ١٩٠٨ ، د. ر .
- (^{٦٠}) المصدر السابق ، رسالة من السيد بيرلي الملحق لدى السفارة البريطانية في الاستانة إلى السيد إدوارد جري وزير الخارجية البريطاني ، تقرير سري حول المشكلات التي واجهت تدشين الخط الحجازي ، وثيقة رقم ٣٦١٦ ، ١ تشرين الثاني ١٩٠٥م .
- (^{٦١}) المصدر السابق ، رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية ، ١٩٠٨م ، وثيقة رقم ٦٧ .
- (^{٦٢}) المصدر السابق ، رسالة من السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية ، ١٨ شباط ١٩٠٨م ، وثيقة رقم ٧٦ .
- (^{٦٣}) عبدالله بن الحسين (١٣٧٠هـ / ١٩٥١م) ، مذكراتي ، مطبعة بيت المقدس ، القدس ، ١٩٤٥م ، ص ٨٩ .
- (^{٦٤}) وثائق مكتب الهند البريطاني ، وثيقة بعنوان المشكلات التي واجهت تدشين الخط الحديدي الحجازي .
- (^{٦٥}) وثائق مكتب الهند البريطاني ، وثيقة بعنوان استغلال الدولة العثمانية للخط من الناحية العسكرية .

المصادر والمراجع :

- أولاً : الوثائق البريطانية : وثائق مكتب الهند البريطاني .
- أ. تقرير أولر باشا ، الخط الحديدي الحجازي ، تاريخ الانشاء ، ج ٣ .
- ب. رسائل السفير البريطاني في الاستانة إلى وزير الخارجية البريطاني وهي :
١. وثيقة برقم ٣٨ ، عام ١٩٠١م .
 ٢. وثيقة برقم ٢٧٩ ، عام ١٩٠١م .
 ٣. وثيقة برقم ٢٨٠ ، عام ١٩٠٢م .
 ٤. وثيقة برقم ٦٧٦ ، عام ١٩٠٣ .
 ٥. وثيقة برقم ٢٥٢ ، عام ١٩٠٤م .
 ٦. وثيقة برقم ٤٠١ ، عام ١٩٠٤م .
 ٧. وثيقة برقم ٦٦٥ ، عام ١٩٠٥م .
 ٨. وثيقة برقم ٦٣٦ ، عام ١٩٠٦م .
 ٩. وثيقة برقم ٧٨ ، عام ١٩٠٨م .

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

١٠. وثيقة برقم ٧٦، عام ١٩٠٨ م .
ج. رسالة من مولاي عبد القيوم إلى نائب الملك حاكم الهند ، وثيقة رقم ٧٠٧ ، ١٢ نيسان ١٩٠٦ م .
د. رسالة من المساعد العام في حكومة الهند البريطانية إلى الملا عبد القيوم، وثيقة رقم ٢٨٤٧ ، ١٩٠٦ م .
هـ. رسالة من اللورد كرومر المعتمد البريطاني في مصر إلى وزير الخارجية البريطاني ، برقم ٥٠،٧ نيسان ١٩٠٦ م .
و. رسالة من السفير البريطاني في ألمانيا إلى وزير الخارجية البريطاني، برقم ٦٠، كانون الثاني ١٩٠٨ م .

الوثائق العربية :

وثائق المكتبة العربية:

- أ. وثيقة رقم م . خ ، ٧٩/١ ، د.ت .
ب. وثائق المكتبة الوطنية الأردنية ، وثيقة رقم ٨/٦٧ ، د.ت .

المصادر العربية :

١. التتوني ، محمد لبيب ، (ت ١٣٥٧هـ/١٩٣٨ م)، الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي خديوي مصر ، مطبعة الجمالية ، ١٩١١ م .
٢. السلطان عبد الحميد الثاني (ت ١٣٣٦هـ/١٩١٨ م) مذكراتي السياسية (١٨٩١-١٩٠٨ م) ، بيروت ، مؤسسة الرسالة ، ١٩٧٧ م .
٣. عبدالله بن الحسين (١٣٧٠ هـ / ١٩٥١ م) ، مذكراتي ، مطبعة بيت المقدس ، القدس ، ١٩٤٥ م .

الصحف والمجلات العربية :

١. مجلة المنار
أ. المجلد (١) ، الجزء (٢) ، ١٩٠٠ م .
ب. المجلد (١) الجزء (٣) ، ١٩٠٠ م .
ج. المجلد (١) الجزء (٤) ، ١٩٠١ م .
٢. جريدة المقتبس

سكة حديد الحجاز ١٩٠٠ - ١٩٠٨ م مرآة التنافس الاستعماري
(وثائق مكتب الهند البريطاني مصدراً)

- أ. مجلد (٤) ، الجزء ١٢ ، ١٩٠٦ م .
- ب. العدد (٥٠٨) ، ١٢ تشرين الثاني ١٩١٠ م .
٣. مجلة المقتطف :
- أ. مجلد (٣٣) ، الجزء (١٠) ، ١٩٠٨ م .
٤. جريدة الجامعة العربية
- أ. العدد (٢٥٠) ، ١٩٢٩ م .
٥. جريدة العرب:
- أ. العدد (٢٣) ، ١٩٣٦ م .
- المراجع العربية :
١. بني يونس ، مأمون عبدالله ، قافلة الحج الشامي في شرقي الأردن في العهد العثماني (١٥١٦-١٩١٨ م) ، وزارة الثقافة ، ط١ ، عمان ، ١٩٩٧ م .
٢. جغندوقة، محمد خير، الشركس اصلهم وعاداتهم وتقاليدهم، مطبعة رفيدي، ط١، عمان، ١٩٨٢ م .
٣. حراز، السيد رجب ، الدولة العثمانية وشبه الجزيرة العربية (١٨٤٠-١٩٠٩ م) ، المطبعة الجمالية ، ط١ ، القاهرة ، ١٩٧٠ م .
٤. رافق ، عبدالكريم ، بحوث في التاريخ الاقتصادي والاجتماعي لبلاد الشام في العصر الحديث ، ط١، جامعة دمشق ، ١٩٨٥ م .
٥. علي، محمد كرد ، خطط الشام ، ج٥، دار العلم للملايين ، ط١، بيروت ، ١٩٧١ م .
٦. عمر، عبد العزيز، تاريخ المشرق العربي (١٥١٦-١٩٢٢ م)، دار النهضة العربية، ط١، بيروت، ١٩٨٠ م .