

الفصل الثالث



الإشياء والعقبات

الإنشاء والعقبات

العقبات في إنشاء الخط

لاقى مشروع خط حديد الحجاز بعض العقبات جراء إنشائه. ومن أهم هذه العقبات:

١. عقبات الإنشاء

٢. عقبات التمويل

٣. عقبات سياسية

هذا وقد بُدلت الجهود الكبيرة من أجل اجتياز هذه العقبات ومن أجل إتمام المشروع في أقصر وقت ممكن.

العقبات التي ظهرت خلال الإنشاء

عقبة المياه:

لا شك أن إنشاء خطٍ على أرضٍ وعرةٍ جذباءٍ عديمة المياه، من الأمور الصعبة التي تزيد من صعوبة الإنجاز، إذ واجه المشروع معاناة كبيرة نتيجة قلة المياه وندرته في الأراضي التي امتد عليها.^(١١٣)

وقد بيّن المهندس "مختار بك" في تقريره الذي أعدّه قبل البدء في عملية إنشاء الخط؛ أن أكبر عائق يواجهه الخط هو ندرة المياه وقلتها. كما كانت هناك عوامل أخرى يمكن أن تضاف إلى مشكلة المياه، ولكن قلة المياه كانت في مقدمة العقبات التي عانى منها العمال خلال تنفيذ مشروع الخط.

¹¹³ الوثيقة نفسها.

كلما امتد الخط وابتعد الإنشاء عن دمشق وحيثما صُعب العمل بسبب ندرة المياه. وإن كان ثمة تحسّن نسبي إلا أن الوضع لم يختلف في شمال معان أيضاً، الأمر الذي دفع المسؤولين إلى حفر آبار جديدة أو تعبئة الآبار الموجودة بالماء بشكل من الأشكال.⁽¹¹⁴⁾

وقد اعتُقد أنه إذا تم الحصول على الماء في منطقة معان، فإن الأمر سيكون سهلاً في المناطق الأخرى؛ لأن منطقة البتراء كانت تتمتع بوفرة الينابيع الغزيرة، وكذلك منطقة العيدان فقد عرفت بأراضيها الخصبة، كما كانت بعض آبار هذه المنطقة تستخدم من قبل قبيلتين هما؛ عنيزة، ورعلا، وأما المنطقة القريبة من "هايل" فكانت قليلة المياه.

وكانت المراكز السكنية بشكل عام على هذا النمط، إلا أن المياه في بعض المحطات كانت إما من مياه الينابيع أو من مياه الآبار المحفورة، وقد وُجدت صهاريج لجمع المياه في بعض المحطات أيضاً. أما المحطات التي وُجدت فيها المياه فهي كالتالي:

الرقم	اسم المحطة	موقع المياه
١	دمشق	في بداية الخط
٢	درعا	١٢ كم
٣	الزرقا	٢٠٣ كم
٤	عُمان	٢٢٢ كم
٥	الحسا	٣٧٨ كم
٦	معان	٤٥٨ كم
٧	المدورة	٥٧٢ كم

إضافة إلى ذلك فقد أُقيم صهريج كبير لجمع المياه في كلٍّ من

¹¹⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

تبسوك ومعان، وصهريج آخر في قصبه العلا الواقعة جنوب مدائن صالح والمعروفة بمياهها الوفرة، كما أنشئ صهريج أيضًا في المدينة المنورة.

وقد ملئت الصهاريج المحاطة بالجدران والتي يرجع تاريخ بعضها إلى العهد الروماني بمياه الأمطار. واستخدمت هذه الصهاريج -لا سيما في فصول الصيف- من قبل البدو لقضاء حوائجهم وسقي مواشيهم. وكانت تشبه هذه الصهاريج، الصهاريج الموجودة في قطرانة والتي كان الحجاج يستعملونها لقضاء حوائجهم أيضًا. وعليه فإن هذه الصهاريج تميزت بحفاظها على المياه الموجودة داخلها، حيث كانت تستوعب ٣٠,٠٠٠ م^٣ من الماء،^(١١٥) وفي مقابل ذلك فكان صهريج "جيزة" يستوعب ٧٠,٠٠٠ م^٣ من الماء. ولكن السلبيات التي كانت تواجهها هذه الصهاريج أنها لم تكن عميقة، وكانت تشمل مساحة واسعة، وكانت غير مسقوفة، هذا ما جعل مياهها تتبخّر وتنقص إلى حد كبير.

والحق يقال إن حرارة الجو في هذه المناطق أدت إلى تبخر المياه وانعدامها في الصهاريج هذه، بل أدت إلى جفاف الآبار الموجودة في المحطات أيضًا، الأمر الذي جعل عملية إنشاء الخط تجري ببطء وصعوبة؛ إذ كلما تقدّم الخط في جوف الصحراء نحو المدينة المنورة، كلما صعب العمل وازدادت المشقة والمعاناة. ندرة المياه والمشقة في العمل دفعت العاملين إلى اليأس في إتمام الخط؛ لذلك تم طلب مقطورات أو صهاريج خاصة لنقل المياه.^(١١٦) ومن ثمّ شرع بنقل المياه عبر هذه المقطورات من قطرانة إلى معان، وقد تم تعبئة الصهاريج بالماء عن طريق المضخات البخارية أو الهوائية. إلا أن تعبئة المياه بهذا الشكل أدى إلى مصاريف باهظة، لذلك قرّر أن تحفر الآبار أو

¹¹⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹¹⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

تقام الصهاريج العميقة والمسقوفة على مسار الخط، وأن تكون المسافة بين كل واحدة منها من ٣٠ إلى ٧٠ كم.^(١١٧)

كما أنشئت هذه الصهاريج في المناطق التي يتعسر فيها حفر الآبار^(١١٨) بمسافات ٥٠ أو ٦٠ كم.^(١١٩) وتم إنشاء هذه الصهاريج المسقوفة بعمق ٧-٦ م، وبذلك مُنع تبخر المياه أو تلوثها فأصبحت صالحة للشرب أيضاً. ^(١٢٠)وعليه فإن تغطية هذه الصهاريج والحفاظ على المياه أدى إلى زيادة الحركة، ووفر للعاملين جواً ملائماً لإنشاء الخط. وقد تم استخدام هذه الصهاريج كتأمين مياه للشرب من قبل قوافل الحجاج العابرة. ولكن إنشاء صهاريج جديدة وتعديل الصهاريج الواسعة القديمة -وذلك بتغطيتها- أدى إلى كلفة مالية كبيرة. فمما يوضح مدى المعاناة التي واجهتها عملية تأمين المياه، أن صهريج "قطرانة" الذي يستوعب حوالي ٣٦,٠٠٠ م^٣، وصهريج "جيزة" الذي يستوعب ٧٠,٠٠٠ م^٣ من الماء، لو تُرك مكشوفاً دون تغطية لتبخر ماؤه بسرعة ولبقي فارغاً لعدة أشهر؛ لذلك كان من الأنسب أن يبنى في كل ٦-٧ كم صهريج واحد بدلاً من تغطية الصهاريج الكبيرة.^(١٢١) والأهم من ذلك، أن يُسعى إلى تعقيم الماء من أجل الحصول على ماء الشرب ذي الجودة العالية.

فإن المساعي الأخرى للحصول على المياه الوفيرة والأكثر نظافة، القيام بحفر الآبار الإرتوازية. وقد تكفلت شركة بلجيكية بحفر تلك الآبار، إلا أن عملية الحفر هذه لم تكن سهلة في كل الأوقات. فعلى

¹¹⁷ الوثيقة نفسها.

¹¹⁸ الوثيقة نفسها.

¹¹⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹²⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹²¹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

سبيل المثال أدت عمليات الحفر التي كانت تجرى في منطقة قريبة من الزرقاء، إلى انكسار آلات الحفر بسبب الصخور الصلدة؛ لذلك لم يكن بالإمكان التعمق أكثر من ٣٠ م. فمن ثمَّ كانت أنسب المناطق لحفر الآبار الإرتوازية، هي المناطق الواقعة شرقي تبوك والمناطق القريبة من معان، حيث كانت التربة هناك تتكون من الحجر الجيري والحجر الرملي وحمم البراكين، الأمر الذي سهل عمليات الحفر بالعمق المطلوب والحصول على المياه الوفيرة في المناطق القريبة من معان.

وقد ظهرت مشكلة المياه من جديد بعد منطقة معان؛ إذ لم يكن من الممكن تأمينها بحفر الآبار، أي يمكن القول؛ إن جميع الحفريات التي تمت من أجل الحصول على الماء، كانت سلبية دون التمكن من إخراج الكمية المطلوبة. ونرى في بعض المناطق أنه رغم التعمق في الحفريات إلى ١١٠ م، لم يعثر على أيّ منبع، ولعل السبب في ذلك هو الحفر في مسار خطِّ يمر من المناطق البالغ ارتفاعها ٨٠-١٠٠ م في الأردن، حيث كانت هذه المياه قد اختلطت بمياه الصرف الصحي للأردن، وكانت تجري ابتداءً من مدائن صالح حتى الوصول إلى المدينة المنورة، كما كانت المناطق العالية في هذه الأراضي وعرة، مما أدى إلى جريان مياه الأمطار باتجاه الأراضي المنخفضة وضياعها بسرعة.^(١٢٢)

وقد تم وضع مضخات تولد الرياح في الأماكن التي وجدت فيها الآبار، وعليه فكان نسيم رياح الصحراء لم يتوقف طوال العام، لا سيما في منطقتي تبوك ومعان، وأحياناً كانت هذه الرياح تتحوّل إلى عواصف رملية. وإضافة إلى مضخة مولّدات الرياح، فقد كانت هناك مولّدات احتياطية، غير أنها لم تستخدم إلا في حالات استثنائية.

¹²² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

كانت قلة المياه تشكل خطورة كبيرة عند الابتداء بمشروع خط حديد الحجاز؛ لاعتبار الماء من الحاجات الضرورية للطبخ وللشرب، بالإضافة إلى أن ملاط البناء أيضاً يحتاج إلى مياه كثيرة، بينما لم يكن بالإمكان نقل المياه بالكروانات باستمرار، لذلك تم استخدام البراميل من الصاج (المجلفن) في عملية النقل من أجل تلبية الحاجة إلى المياه، حيث كان كل برميل يستوعب ٦٢ لترًا من الماء. وهذه البراميل كانت تثبت بالأرض وأفواها كانت مسدودة بغطاء معدني ملولب. وقد تم نقل هذه البراميل على ظهور الجمال، فحُلَّتْ بذلك مشكلة الماء التي يحتاجها العمال، وكذلك تم نقل المياه إلى المحطات عن طريق القطار. فصناعة البراميل من الحديد وجعل أفواها ملولبة، منع تسرب الماء وهدرها. وفي ذلك يقول "مايسنر" باشا: "لولا هذه البراميل لكان من الصعب أن تلبى حاجة المياه".

كان أقرب مكان إلى خط "المدورة" و"ذات الحاج" يوجد فيه الماء، هي منطقة معان؛ إذ كانت معان من إحدى المناطق التي عرفت بمياهها الوفيرة وآبارها الكثيرة، كما ساعد وجود الماء في المدورة وتبوك على تنفيذ الإنشاء بسهولة. وقد قام المهندس "مختار بك" بدراسة شاملة عن المناطق الجنوبية لتبوك حتى مدائن صالح، وأعدّ في نهاية المطاف تقريرًا إيجابيًا عنها، ولكن الظروف العامة لم تتغير من جهة ندرة المياه على طول مسار الخط.^(١٢٣)

وتم نقل المياه على الجمال من آبار معان إلى الأماكن المطلوبة حيث استغرقت هذه المسافة من ١١٤ إلى ١٥٣ كم، أو مسافة تعادل ثلاثة أيام. لهذا دعت الضرورة إلى الإتيان بجمال كثيرة لتلبية حاجات العمال، بالإضافة إلى استخدام الخط ذاته في نقل المياه. وكانت تنطلق -كل يوم-

¹²³ الوثيقة نفسها.

من معان عدة مقطورات من أجل هذا العرض، حيث حملت كل مقطورة منها خزائنين يستوعب الواحد منهما ٨ م^٣ من الماء. وكان العائق الوحيد في نقل المياه على خط حديد الحجاز الجسور في الوديان والتي لم يكتمل إنشاؤها بعد. وقد اجتيزت هذه المشكلة بشكل مؤقت بمد السكة إلى قاع الوادي ثم المرور عبر القاع ثم الصعود عبر الخطوط المنحنية حتى الوصول إلى مسار الخط الطبيعي، وبذلك تم تأمين الماء عبر الخط إلى أبعد نقطة، وبصرف مبالغ ضخيلة جداً. ولعل الخط الذي يمر من قاع الوادي، كان معرض دائماً للخطر الذي ستحدثه الأمطار، ولكن هذا الأمر لم يحدث لقلّة الأمطار في هذه الوديان.

لا شك أن تأمين الماء في خط حيفا-درعا كان أسهل من تأمينها في الخط الرئيسي لمزيريب وسمخ والقفولة وتل الشامم وحيفا. وعلى مدى هذا الخط الثاني حفرت آبار عديدة وكثيرة المياه. ورغم الجفاف في موسم الصيف في اليرموك وغيرها من المناطق إلا أن الأردن كانت تركز بالمياه صيفاً وشتاءً.^(١٢٤)

حالة الوقود وعوائقها:

كانت هناك عقبة أخرى -فضلاً عن عقبة المياه- واجهها الخط أثناء إنشائه وهي الوقود، حيث لم يكن يوجد على جغرافية مسار الخط النفط ولا الفحم ولا الزيت أو الحطب أو أي نوع من أنواع المحروقات، وقلما يوجد الحطب والفحم في منطقتي سوريا والسعودية في تلك الأيام. فكان -على سبيل المثال- لا يوجد على خط حيفا-درعا أي نوع من الوقود.

فمن ثمّ أصبح من الضروري استيراد الوقود من أجل تشغيل القطارات، فتم استيراد معظم الفحم من "كارديف"، وجزء صغير من هذا الفحم

¹²⁴ الوثيقة نفسها.

جُلب من مدينة "أرغلي" الموجودة في إقليم البحر الأسود في تركيا، غير أن فحم "أرغلي" لم يستخدم كثيراً بسبب كثافة الدخان التي تؤدي إلى انسداد المداخن؛ لذلك خلط هذا الفحم بفحم "كارديف" وأوقد. أما احتياطي الفحم بـ"حيفا" لم يعبأ به، بل استخدم القليل منه احتياطاً.

وقد استمرت المشاكل في إنشاء الخط لا سيما في خط حيفا-دمشق بسبب عدم فراسة المسؤولين، وبالتالي بسبب تأخر سفن الفحم إلى ميناء حيفا، حيث أدت هذه العقبات إلى توقفات في العمل لـ ٤٨ ساعة، الأمر الذي أجبر المسؤولين على أخذ قروض من الفحم من الشركات الفرنسية أو من السفن الإنكليزية الراسية في الميناء.^(١٢٥)

كان الاحتياج السنوي للفحم يتراوح ما بين ٢٠,٠٠٠ إلى ٢٥,٠٠٠ طن، وأما كمية الفحم التي يتم جلبها إلى الميناء فتتغير حسب الموسم، حيث تزداد هذه الكمية بتحسّن الجو في موسم الصيف، كما كانت السفينة البخارية -مثلاً- تحمل إلى ميناء حيفا ما يقارب ٣٠٠ طن من الفحم يومياً.^(١٢٦)

وبالتالي فقد أنشئت المستودعات لتخزين الفحم في حيفا ودمشق، كما استخدم هذا الفحم من قبل العمال أيضاً. وقد أرسل الفحم من تلك المستودعات إلى المدينة المنورة التي تقع على بعد ١٤٠٠ كم، بالإضافة إلى إرساله إلى مدن أخرى بغض النظر عن قرب المسافة أو بعدها. وكان أحيانا تُواجه بعض الصعوبات أثناء النقل إلى المناطق التي تنخفض الحرارة فيها إلى تحت الصفر. لقد تم استخدام القليل من الفحم في تدفئة بعض مباني المحطات، كما أن العمال كانوا قد اعتادوا على استخدام الوقود السائل أثناء الطبخ وليس الفحم.^(١٢٧)

¹²⁵ الوثيقة نفسها.

¹²⁶ الوثيقة نفسها.

¹²⁷ الوثيقة نفسها.

كما تم التخلي عن صناعة التناير الجيرية في منطقة الإنشاءات بسبب ثمن النفط الغالي، وبالتالي كانت الأراضي التي يمتد عليها الخط تعج بالطباشير. أما الجير أو ماء الجير فأحضر من خارج البلاد رغم وجوده في أرض الإنشاءات، لأن -بحسب التقارير والحسابات- تكلفة صناعته من جديد أكثر من استيراده من الخارج.^(١٢٨)

وقد تم استيراد معدات الإضاءة من خارج البلاد أيضًا، حيث كان لا بد من إيجاد حلول للإضاءة والتدفئة في المناطق الإنشائية للخط. لم تكن هذه المشكلة منحصرة في خط الحجاز فحسب، بل كانت مشكلة المناطق الأخرى أيضًا في الأراضي العثمانية أيضًا، كما كانت الشركات الأجنبية المختصة بإنشاء السكك الحديدية أيضًا تعاني من هذا الأمر.

بالإضافة إلى ذلك، فقد تم استيراد النفط أيضًا من خارج البلاد، وهذا ما أدى إلى ارتفاع التكلفة في الإنشاءات. ومن جانب آخر فإن اقتراب المشروع من المدينة المنورة جلب معه الصعوبات في إيجاد الحلول.^(١٢٩)

وقد واجهت إدارة ما وراء بحر قزوين للسكك الحديدية التي أنشأها الجنرال الروسي "Annenkow" في صحراء "Karakuin" نفس المشكلة وعين الصعوبات، حيث كان في ذلك الوقت لا يوجد نפט على ضفتي بحر قزوين، فراحت تبحث عن حلول في تلك الآونة، وفي النهاية قررت أن تستخدم "التربتين" أو النفط المعدني، ليس في القطارات وأبنية المحطات والمطابخ وأفران مخيمات العمال فحسب، بل في إضاءة أبنية المحطات أيضًا. فأخذ هذا الحل القديم بعين الاعتبار، وتم اتخاذ قرار استخدام مصادر النفط المعدني -الموجودة قرب منطقة الموصل- في

¹²⁸ الوثيقة نفسها.

¹²⁹ الوثيقة نفسها.

خط حديد الحجاز على نفس الطريقة التي نَفَّذت في بحر قزوين. ومن ثمَّ تم إنشاء الخط الواقع بين "Bulgurlu" وهي المحطة الأخيرة لخط بغداد، حتى ساحة النفط القريبة من مدينة الموصل. وبعد انتهاء هذا الخط وربطه بخط دمشق-حلب، اعتقد الإنكليز أن النفط المعدني الموجود في الموصل سيستخدم في خط الحجاز كوسيلة للإضاءة والوقود، كما اعتقدوا أن ذلك سيؤدي إلى نتيجة استغلالية ولو بشكل نسبي.^(١٢٠)

الكثبان المتحركة:

لا يمكن الحديث عن كثبان متحركة على امتداد خط الحجاز إلا بعد الوصول إلى منطقة المدورة، حيث يمكن أن تصادف الكثبان في المناطق القريبة من المدورة. وقد شكلت هذه الكثبان خطراً على الخط، حيث غطت السكة الحديدية فأعاقت سير القطار وعطلته عن الحركة، كما أثرت هذه الكثبان على صلاحية أرضية الخط أيضاً، وبالتالي فإن الرياح المتواصلة في المناطق العالية أدت إلى ترسب الرمال فوق محرك القاطرات مما أدى إلى تعطيلها فيما بعد. الأمر الذي جعل عملية التنظيف والصيانة في هذه القاطرات تتكرر أكثر من غيرها.^(١٢١)

وقد أثبت الجنرال "Annenkow" جدارته في منع ترسب الأتربة والرمال فوق محركات القاطرات أثناء إنشائه خط "ما وراء بحر قزوين"، حيث قام بتغطية أكوام الرمل بالطين أو وضع أسيجة أفقية أو زرع الشوفان أو زرع شجرة الطرفاء لتكون حاجزاً للرياح وتنقل الرمال، وتمكّن بذلك من تعزيز متانة الأرضية. كما قام بوضع الحواجز المكسوة بالحصى في الأماكن التي تهدد سلامة الخط، فنجح بذلك في منع تنقل الرمال؛

¹²⁰ الوثيقة نفسها.

¹²¹ الوثيقة نفسها.

لكن الأمر يختلف هنا حيث يصعب العثور على أشجارٍ أو شجيراتٍ في المناطق المتاخمة لسكة حديد الحجاز أو في المناطق البعيدة عنها.

وقد لجأ المسؤولون -في خط الحجاز- في بعض المناطق التي يستحيل فيها مقاومة الكثبان الرملية المتحركة، إلى خطة الجنرال "Annenkow"، حيث كانت المنطقة القريبة جداً من محطة "بطن الغول" مليئة بالرواسب الصلصالية وشتى أنواع الأحجار، هذا الأمر وفر إمكانية إقامة سدود مانعة قوية من الأحجار والطين. وعليه فقد تم بناء منحني حجري ضيق بشكل يوازي الخط الحديدي، فبذلك تم التخلص من تراكم الرمال على الخط.^(١٣٢)

عملية الإنشاء:

لقد تباطأت عملية إنشاء خط حديد الحجاز نتيجة الصعوبات التي واجهها العمال،^(١٣٣) ولكن من أجل أن نستوعب مدى هذه الصعوبات يجب أن ندرس أولاً الظروف التي طرأت على الإنجازات وكيفية الإنشاء في قلب الصحراء.

أولاً: ينبغي أن نتناول الخط من حيث البناء ضمن ثلاث مراحل منفصلة عن بعضها البعض:

أما المرحلة الأولى: فتتضمن تحديد مسار الخط والدراسات الأولية له.

والمرحلة الثانية: تتضمن استعراض شامل ومفصل للخط.

وأما المرحلة الثالثة: فتتضمن العمليات الإنشائية.

وكانت المسافة بين هذه المراحل تتراوح ما بين ٥٠ إلى ١٥٠ كم، كما كانت الحدود في العمل تتوقف على وضع التربة وظروف الأرضية. فمن ثم تم تشكيل مجموعات خاصة كل منها يعمل في مرحلة معينة؛ كتشكيل

¹³² الوثيقة نفسها.

¹³³ الوثيقة نفسها.

مجموعة للاستطلاع، ومجموعة لدراسة الخط، ومجموعة للبناء. فكانت -على سبيل المثال- المساحة التي عملت فيها مجموعة الاستطلاع الأولى في ١ ديسمبر/كانون الأول ١٩٠٥، في المناطق التي تقع بين تبوك ومدائن صالح. أما مجموعة الدراسة فأنجزت عملها ما بين محطتي المدورة وذات الحاج، في حين كانت مجموعة البناء والإنشاء تنجز عملها على مسار خط ذات الحاج وتبوك؛ إذ استمرت مساعي هذه المجموعة الأخيرة حتى صيف عام ١٩٠٦، كما كانت مجموعة الاستطلاع ومجموعة الدراسة أسرع حركة وإنجازاً في عملها.^(١٣٤)

لقد كانت مهمة مجموعة الاستطلاع دراسة مسار الخط بالبارومتر وعدّاد الخطى، ثم وضع العلامات عليه، كما كانت هذه العملية التي تستغرق بضعة أشهر، تقدّم إلى الجهات المعنية مرفقة بمخطط تفصيلي للخط. ومن أجل أن تتم مجموعة الاستطلاع مهمتها دون أي عائق، دعت بقافلة مجهزة تجهيزاً كاملاً مزودة بكافة المعدات التقنية والفنية. وكل ذلك كان لتلبية كافة حوائج المجموعة. ولكن رغم كل هذه المؤازرة كان العمل في الصحراء صعباً للغاية، هذا وقد اضطرت المجموعة خلال عملها على أن تكتفي بالخيم، وزيت الوقود، والأغذية الموجودة لديها، ودواب الركوب ودواب الحمولة. كما كانت هناك كتيبة من الفرسان ترافق مجموعة الاستطلاع وتحميها من عصابات البدو، وقد كانت هذه المجموعة أو القافلة بشكل عام تتألف من:

- مهندس السكك الحديدية؛ وكان هذا المهندس هو رئيس المجموعة.
- مهندسين مدنيين أو ضابط مهندس.
- طبيب واحد.

- عشرة جنود من أجل المساعدة في جولة الاستطلاع.
- عشرين فارس للحراسة، وعدد من الجمال والخيل والبغال لاستخدامها كوسيلة للتنقل والحمولة.^(١٣٥)

المفاوضات مع الشركات الأجنبية:

من أكبر العقبات التي واجهت خط حديد الحجاز هي الخطوط الحديدية التابعة للشركات الأجنبية، إذ دعا هذا الأمر إلى المفاوضات مع الشركات الفرنسية والإنكليزية.

وقد أجريت أكبر هذه المفاوضات من قبل اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز الكائنة في إسطنبول؛ إذ قامت هذه اللجنة بإجراء مفاوضات مع الفرنسيين حول خط بيروت-دمشق-مزييرب، ومفاوضات مع الإنكليز حول خط حيفا-دمشق.^(١٣٦)

مفاوضات اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز مع الشركة الفرنسية: وكما ذكرنا آنفاً، فعندما اتخذ القرار بإنشاء خط الحجاز، كان حقّ الامتياز في تشغيل خط بيروت-دمشق-مزييرب بيد شركة فرنسية، ولكن في حال تمكّن اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز من شراء حقّ امتياز خط بيروت-دمشق-مزييرب من الشركة الفرنسية هذه، سيتم البدء بإنشاء المشروع من مزييرب بدلاً من دمشق، وهذا يعني أن الخط سيكتمل في وقت مبكر، أي سيوفر البدء من مزييرب لخزينة الدولة العثمانية تكلفة ١٢٠ كم بالتمام. ولكن المفاوضات لم تتم حسب التوقعات، حيث رفضت الشركة الفرنسية المبلغ الذي عُرض عليها من قبل لجنة الخط وهو ٧,٠٠٠,٠٠٠ (سبعة ملايين) فرنك، وعدلت عن البيع. وعندما بقي

¹³⁵ الوثيقة نفسها.

¹³⁶ الوثيقة نفسها.

خط دمشق ومزيريب تحت إشراف الشركة الفرنسية،^(١٣٧) اتخذت لجنة الإنشاء العامة قراراً بالبدء في إنشاء خط حديد الحجاز بين دمشق درعا.^(١٣٨) وفضلاً عن ذلك فإن المفاوضات بين اللجنة العامة والشركة الفرنسية ظلت مستمرة، ولكن دون أن تثمر بنتيجة إيجابية. وعليه فقد أدت هذه المفاوضات -بطبيعية الحال- إلى تأخر سنة كاملة في إنشاء خط دمشق ودرعا. ومن العوامل الأخرى التي سببت هذا التأخر، هو عدم تأمين وتسليم القضبان الحديدية والعارضات الخشبية في الوقت المحدد.^(١٣٩) هذا وقد تم افتتاح هذا الخط في شهر سبتمبر/أيلول عام ١٩٠٥.^(١٤٠)

كان السياسيون البريطانيون يرون أنه لا سبيل أمام العثمانيين سوى استخدام خط بيروت-مزيريب الذي تشرف عليه الشركة الفرنسية من أجل تأمين المعدات لإنشاء خط الحجاز وتفعيله، كما كانوا يعتقدون أن الشركة الفرنسية لن تسمح لهم بنقل المعدات هذه، وإن سمحت فبمبالغ فاحشة، وهذا ما سيؤثر -حسب اعتقادهم- على الدولة العثمانية بشكل سلبي وسيجبرها على التباطؤ في عمليات الإنشاء في الأيام اللاحقة.^(١٤١)

ونتيجة لعدم سماح الشركة الفرنسية باستخدام الخط المذكور، قررت الحكومة العثمانية المبادرة بإنشاء خط درعا-حيفا بأقصى سرعة ممكنة لنقل المعدات اللازمة.^(١٤٢)

وحسب السلطات البريطانية، كانت الشركة الفرنسية تقلق قلقاً شديداً

¹³⁷ الوثيقة نفسها.

¹³⁸ FO: 78/5452, From Sir Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, November 4, 1902.

¹³⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁴⁰ الوثيقة نفسها.

¹⁴¹ IOR: L/P&S/10/12, Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

¹⁴² الوثيقة نفسها.

من قيام الدولة العثمانية بإنشاء خط موازٍ لخطها، الأمر الذي دفعها إلى الادعاء بأن هذه العملية تخالف الاتفاقية التي أبرمتها مع الحكومة العثمانية. هذا وقد قامت الحكومة العثمانية بتقديم ضمان "كيلومترات محدّدة" للحكومة الفرنسية حتى تأمن شرها، وللشركة الفرنسية لإزالة مخاوفها وقلقها من جلب خط درعا-حيفا ضرراً لمصالحها.^(١٤٣) ولكن هذه المخاوف بدت حقيقة فيما بعد، حيث تحوّل خط الشحن والتنقلات التجارية إلى خط دمشق-حيفا بعد افتتاحه مباشرة، مما سبب أضراراً جسيمة للشركة الفرنسية.^(١٤٤)

المفاوضات مع الشركة الإنكليزية:

لقد كانت المفاوضات التي أجرتها اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز مع الشركة الإنكليزية مرضية ومطمئنة أكثر من المفاوضات التي كانت مع الشركة الفرنسية، والسبب في ذلك هو الضعف المالي الذي كانت عليه الشركة الإنكليزية في تلك الآونة، وأما السبب الآخر هو امتداد الخط -الذي تمّت المفاوضات حوله- من حيفا إلى بيسان على مدى ٨ كم. وفي نهاية المطاف، تم شراء الخط المذكور (حيفا-بيسان) من الشركة الإنكليزية بمبلغ قدره ٩٢٥,٠٠٠ (تسعمائة وخمس وعشرون ألف) ماركاً.

وبذلك تم اجتياز مشكلة الخطوط التابعة لشركات فرنسية وإنكليزية، ولم يبق أي عائق مهم أمام إنجاز المشروع واستخدامه كما يُراد؛ لأن السلطان عبد الحميد الثاني أعطى للجنة العامة، كافة الصلاحيات والتحرّك الحرّ في الأراضي العثمانية لتشغيل الخط.^(١٤٥)

¹⁴³ الوثيقة نفسها.

¹⁴⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁴⁵ الوثيقة نفسها.

الدراسات الهندسية:

لا شك أن خط حديد الحجاز كان بمثابة تجربة بالنسبة للموظفين المتحمسين في اكتسابهم الخبرة والمعرفة حول إنشاء السكك الحديدية، وبالتالي فإن إنشاء معظم الخط تم من قبل المهندسين والعمال العثمانيين. ومما يجدر ذكره في هذا المقام أن الدولة العثمانية قامت بفتح كلية هندسة مدنية قبل ٢٢ سنة فقط من البدء في مشروع الإنشاء. إلا أن الذين تخرجوا من هذه الكليات لم يكونوا يملكون القدرات الكافية حول إنشاء وتشغيل أي خط حديدي بسبب قلة السكك الحديدية في الأراضي العثمانية، لذلك لاقت اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز صعوبة منذ بداية الإنشاء في إيجاد مهندسين خبراء، فاضطرت إلى جلب مهندسين أجنب ووقعت معهم العقود. هذا ما وضع المشروع -بجميع أقسامه الإدارية والإنشائية- تحت إشراف مهندسين فرنسيين ونمساويين ولا سيما ألمانين، حيث بذلت كل الطاقات من أجل العثور على مهندسين من ذوي الخبرات العالية في السكك الحديدية. ونتيجة كل هذه العقود والمقاولات بلغ في عام ١٩٠٦ عدد المهندسين إلى خمسة وثلاثين مهندساً؛ عشرة منهم من الأجنب والآخرين من العثمانيين. فقد عمل -على سبيل المثال- المهندس الألماني الأصل "مايسنر" في إنشاء الخط بصفة رئيس للمهندسين كافة، واستطاع بذلك أن ينال ثقة اللجنة العامة الكائنة في إسطنبول، وقد اختار المهندس الفرنسي "م. سكرودر" (M. Schroder) مساعداً له في عملية الإنشاء.^(١٤٦)

ومن جانب آخر، كُلف المهندس "مايسنر" أيضاً بمهمة إدارة الأعمال الفنية للخط، أي بعبارة أخرى واصل "مايسنر" أعماله كرئيس للمهندسين وكمدير للدراسات الهندسية لخط حديد الحجاز.^(١٤٧)

^{١٤٦} الوثيقة نفسها.

^{١٤٧} الوثيقة نفسها.

وعليه فإن توظيف "مايسنر" رئيسًا على المهندسين ومديرًا على الدراسات الهندسية كان قرارًا مصيبًا للغاية؛ إذ كان قديم العهد في مهمته، وكان ذا خبرة عالية حول الأعمال الفنية في السكك الحديدية، وقد عمل مهندسًا في الأراضي العثمانية الأوربية زمنًا طويلًا تحت إشراف المهندس "هير أوتو فون كولستين" (Herr Otto von Kohlstein)،^(١٤٨) كما تم إنشاء خطوط حديدية يزيد طولها عن ١,٨٠٠ كم ضمن الأراضي العثمانية علي يد هذا المهندس.

وأما هذه الخطوط فهي كالتالي:

اسم الخط	الطول (كم)	مدة الإنشاء	معدل سرعة الإنشاء السنوي
إزميت-أنقره	٤٨٦	٤	١٢١
سلانيك-مناستر	٢٢٠	٣	٧٣
سلانيك-دادا أغاج	٥١٠	٣	١٧٠
ألاشهر-أفيون قره هسار	٢٥٢	٢ $\frac{١}{٢}$	١٠٠
رياق-حلب	٣٣٢	٢ $\frac{١}{٢}$	١٣٣
المجموع	١٨٠٠	١٥	١٢٠

إن الخطوط الأربعة الأولى المذكورة أعلاه، بدأ إنشاؤها في عام ١٨٩٩ وتمت عملية الإنشاء بعد اثني عشر عامًا من ذلك التاريخ، كما كان معدل سرعة الإنشاء السنوي ١٤٤ كم. ثم إن المهندس "مايسنر" باشا أيقن بأن اتخاذ قرار بإنجاز مشروع خط حديد الحجاز من القرارات المصيبة للغاية، حيث وصل إلى هذه القناعة استنادًا على خبرته التي اكتسبها خلال سنوات طويلة الماضية.^(١٤٩) والحق يقال إن خط حديد

¹⁴⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹⁴⁹ الوثيقة نفسها.

الحجاز أتاح للمهندس "مايسنر" فرصة لإثبات جدارته في إقامة السكك الحديدية، هذا ما جعله يصرف قصارى جهده - وإن ألقى صحته إلى التهلكة في بعض الأحيان- خلال السنوات الخمس التي أمضاها في إنجاز الخط وتفعيله.^(١٥٠)

والجدير بالذكر أنه قد عمل في الخط مهندسون كثر من الأجانب، منهم "هير شرودر"، حيث كان مفتشاً لخط حماه-حلب، وقام بتقديم مساهمات مفيدة لأعمال "مايسنر" باشا، كما مارس نشاطه على مدى اثنتي عشرة سنة تحت إشراف "هير أوتو فون كاب" الذي كان مهندساً بارعاً متميزاً وكان عضواً في المجلس الخاص للإمبراطور الألماني.^(١٥١)

ومما يجدر ذكره هنا أيضاً، هو اكتساب المتخرجين من كليات الهندسة المدنية معرفة وخبرات واسعة، حيث نالوا وظائف عدة كمساعد مهندس ورئيس إقليمي لإنشاء خط حديد الحجاز.^(١٥٢) وقد رأى المهندس "هير أوتو فون كاب" أنه لا يوجد أمام هؤلاء المتخرجين من كليات الهندسة المدنية أي مانع في أن يصبحوا في المستقبل مهندسين كبار من الدرجة الأولى.^(١٥٣) هذا وقد تم تعيين موظفين محليين لمديرية المحطات، وتنظيم حركة النقل في السكة الحديدية، وقيادة القاطرات، وإشعال النار، وحراسة الخط وغيره من المهمات.^(١٥٤)

¹⁵⁰ الوثيقة نفسها.

¹⁵¹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁵² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁵³ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹⁵⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

تأمين المعدات اللازمة للإنشاء:

كان لا بد من تأمين معدات أساسية من أجل بناء خط الحجاز؛ كالقضبان الحديدية والعارضات، ولكن - باستثناء صناعة بضعة مقطورات في الترسانة - فقد دعا عدم وجود المصانع التي تقوم بإنتاج المواد اللازمة الأساسية لإنشاء الخط داخل الدولة العثمانية، إلى ضرورة استيراد تلك المعدات من الخارج. فعلى سبيل المثال، تم العثور على القضبان الحديدية والعارضات الخشبية من الشركات الألمانية والبلجيكية والأمريكية، في حين تم استيراد القاطرات والمقطورات من الشركات الألمانية والبلجيكية فقط.^(١٥٥)

فشراء المعدات من الخارج أدى إلى امتداد المسافة ومن ثمَّ إلى ازدياد التكلفة، ولكن نتيجة تأمين المعدات ذات النوعية العالية التي استُخدمت في إقامة الجسور الحجرية وأرضية الخط، ونتيجة تأمين الجير من المحاجر مجاناً، تم سدُّ هذه الفجوة المالية إلى حد كبير. هذا وقد تم استخدام هذه الأحجار الموجودة على طول المسار في إنشاء الجسور الحجرية ومباني المحطات، أما العواميد الخشبية التي استخدمت في أسطح المحطات فجلبت من حيفا. والجدير بالذكر أنه لم يستخدم في بناء الجسور أيّ حديد أو مواد حديدية أبداً.^(١٥٦)

والجدير بالذكر أنه كلما زادت وتيرة الإنشاء في الخط كلما ظهرت وسائل جديدة لنقل المواد الغذائية للجنود، والمهندسين والحرفيين؛ إذ بعدما كانت المياه تنقل على ظهور الجمال - وهو عمل شاق وصعب - استخدمت الأجزاء المكتملة من الخط لنقلها عبر قطار كامل خصص لنقل إمدادات الماء والغذاء اللازمة في معان.^(١٥٧)

¹⁵⁵ الوثيقة نفسها.

¹⁵⁶ الوثيقة نفسها.

¹⁵⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

طبيعة المعاملة تجاه المسيحيين العاملين في إنشاء الخط:

ووفقاً للوثائق البريطانية؛ كان هناك عائق آخر نشأ خلال إنشاء الخط،
ألا وهو الخلاف بين الموظفين المسلمين والموظفين المسيحيين.

وحسب هذه الوثائق أيضاً؛ كانت إدارة سكة حديد الحجاز في عداة
دائم مع العمّال المسيحيين، والسبب الأول في ذلك، هو رغبة العمال
المسلمين في إتمام الخط وحدهم دون الاستعانة بالمسيحيين، وأما
السبب الثاني الذي أنشأ هذه الخصومة -حسب الوثائق البريطانية- هو
اختلاف نمط البناء الشرقي عن الغربي. وقد تجلّت رغبة التخلّص من
النمط الغربي بوضوح، في أجزاء الخط التي كانت تقع ضمن أراضي
السعودية.^(١٥٨) هذا الأمر جعل العمال الإيطاليين في خط رياق، يبدون
مواقف سلبية وعداءً مستمرًا مع العمّال المحليين، كما أدى موقفهم هذا
إلى احتمال عدم تجديد عقودهم في السنوات المقبلة. ولكن إلغاء هذه
العقود يعني إبعاد ١,٥٠٠ عاملاً من ذوي الخبرات والكفاءة العالية، وهذا
أمر خطير للغاية لا يمكن تعويضه بسهولة؛ إذ كان الإيطاليون يقدمون
عملاً يصعب مقارنته بعمل المحليين من حيث الجودة والحرفية، بيد أن
شربهم المفرط للكحول بعد ساعات العمل، وتصرفهم بسلوك غريب
على الشرقيين، وعدم معرفتهم اللغة التركية، اعتُبرت من العوامل الهامة
التي أدت إلى ظهور العداء المتزايد وبشكل مستمر ضدّ الإيطاليين.^(١٥٩)

تحمل المشير كاظم باشا مسؤولية الإنشاء:

لقد أعطيت مسؤولية إنشاء خط حديد الحجاز للمشير كاظم باشا.
وقد عُرف المشير كاظم باشا -في تلك الأيام- بقدرته على التنظيم

¹⁵⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁵⁹ IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

وبسلوكه الحذر وبجهده وإتقانه في العمل. كل هذه الميزات لعبت دوراً فعالاً في إعطائه مسؤولية إنشاء مشروع سكة حديد الحجاز، ومن ثمّ وُضِعَ كافة الجنود العاملين في المشروع، وجميع المهندسين والمتعهدين والمقاولين والموظفين تحت إشرافه ومسؤوليته.

والجدير بالذكر أن المشير كاظم باشا استطاع أن يقيم توازناً دقيقاً بين الجنود والمدنّيين؛ حيث عامل كلّ موظفيه بشكل طبيعي جداً دون تمييز البعض عن الآخر، وبذل قصارى جهده من أجل الوصول إلى نتائج إيجابية سارة.^(١٦٠) لكن الوظيفة التي تحمّلها -حسب الوثائق البريطانية- سببت له التعب المضني؛ وذلك نتيجة تدخّله في الشؤون الهندسية التي كان لا يفقهها في الحقيقة، وقد نشب نتيجة هذا الأمر اختلافات وانقسامات بين العمال والمهندسين، حتى إن المهندس "هير مايسنر" كاد يترك عمله -بعد انتهاء عقده- بسبب هذه التدخّلات.^(١٦١)

وقد اعتبرت دائرة الإنشاء -بشكل عام- أن وجود "مايسنر"، هو عنصر لا غنى عنه من أجل إتمام الخط الحديدي. ومع كل ذلك لم يُسمح له البتة بدراسة المناطق الجنوبية التي تقع بعد مدائن صالح، وكذلك المهندس الأجنبي "م. جودان" (M. Gaudin) الذي كان يعمل في قسم المرور.

ووفقاً لما ذكرته الوثائق البريطانية، كان المهندس "جودان" مجتهداً ماهراً في عمله، ولكنه لم يجد -كالمهندس مايسنر- أية رافة أو معاملة جميلة من الموظفين الأتراك، في حين لم يكن المهندس "م. جودان" راض عن العمل تحت إشراف رضا باشا، فهذه الكراهية أحدثت الفوضى والارتباك والخلاف الدائم في عملية إنشاء الخط. وعليه فإن عدم قبول

¹⁶⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁶¹ FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, November 4, 1902.

الضباط الأتراك تلقى الأوامر من أشخاص مسيحيين وعصيانهم لهم، أدى إلى استقالة عدة مهندسين أوروبيين من المشروع.

وقد اعتقد البريطانيون أنه من المستحيل إبعاد العمّال الإيطاليين والأوروبيين عن عملية المشروع، بل رأوا أنه من الضروري مواصلة عملهم في القسم الواقع بين مكة المكرمة والمدينة المنورة أيضاً.^(١٦٢)

العمل والعمالة:

لقد واجه خط حديد الحجاز أزمات وعوائق كثيرة أثناء إنشائه، ومن هذه العوائق الصعوبة في إيجاد العمالة أو اليد العاملة، حيث كانت الدولة العثمانية في تلك الآونة تعاني من أزمة اقتصادية، هذا ما جعلها تستعين بالجنود أثناء تنفيذ المشروع، وقد كانت هذه الطريقة قد استُخدمت من قبل، من قبل روسيا في مد خط سيبيريا. وقد تم تسجيل هذه المهمة التي سيقوم بتنفيذها الجنود تحت إدارة ضباط شباب في عام ١٩٠١؛ حيث بدأت الحفريات والتسوية في مسار الخط بين مدينتي مزيريب ودرعا. ففي الأشهر الأولى، قام الجنود بإنجاز عمل جيد، ولكن توقّف العمل فيما بعد، بسبب عدم القدرة على دفع المستحقات والأجور وغيرها من العقبات، الأمر الذي كاد بسببه أن يندلع تمرد بين العمال، ولكن مداخلات المشير كاظم باشا الحكيمة، وإيجاده الحلول المرضية، منعت هذا التمرد والعصيان.

وفي بدايات عام ١٩٠٢ صدر قرار بتنظيم مناقصة لبعض الأجزاء من خط حديد الحجاز، وذلك بناءً على طلب "هير مايسنر"، ثم طلب منه أن يعلن عن هذه المناقصة. وعلى إثر تلك التوجيهات جاءت العروض من قبل شركات أوروبية عديدة تعمل في مجال بناء السكك الحديدية،

¹⁶² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

حتى إن إدارة الخطوط الحديدية البلجيكية (Chemins de Fer Belges)، قدّمت طلبًا بيّنت فيه رغبتها في إنشاء ٣٠٠ أو ٤٠٠ كم من خط الحجاز، وبعثت من أجل دراسة المنطقة مهندسين، وذلك في شهر مايو/أيار عام ١٩٠٢، إلا أن المفاوضات التي تمت مع اللجنة العامة لإنشاء خط حديد الحجاز، لم تثمر عن أية نتيجة إيجابية فُعدّل عن الأمر. وفي نهاية المطاف تم استخدام الجنود العثمانيين كبِدِّ عاملةٍ في إنشاء الخط، وعوّضت بذلك قوة العمالة اللازمة.

بعد ذلك ظهرت مشكلة أخرى؛ وهي الصعوبةُ في إيجاد المهندسين والمتعهّدين الذين سيشرّفون على إقامة الجسور وعمليات الإنشاء الأخرى،^(١٦٣) لأن المهندسين العثمانيين لم يكونوا يملكون الخبرة الكافية لإقامة مثل هذه المشاريع؛ لذلك دعت الضرورة إلى جلب مهندسين وحرفيين أجانب. إلا أن هؤلاء الحرفيين الأجانب كانوا قلقين من الظروف المناخية في الصحراء، بالإضافة إلى بُعد المسافة بين حيفا وأول نقطة من الخط. لذلك كانت المواد الإنشائية تصل متأخرةً دائمًا عن موعدها المحدد لها، ونظرًا لهذه المشاكل توقّف العمل، وتأخّر موعد إتمام الخط، وعانى العمّال الكثير من حالة المناخ في وسط الصحراء هذه.

ومما يعكس مدى المعاناة من المناخ، أنه كلما تعمّق الخط في الصحراء وابتعد عن نقطة الانطلاق كلما ضعفت الاتصالات والخبرة، الأمر الذي أدى إلى ازدياد الحاجة إلى المواد الإنشائية ومن ثمّ إلى ارتفاع التكلفة المالية.

كانت الوسيلة الوحيدة في اجتياز مشكلة العمّالة والمواد البنائية - حسب رأي البريطانيين - هي إنشاء خطٍ يمتدّ من جنوب معان حتى يصل إلى

¹⁶³ الوثيقة نفسها.

الساحل، أو الأخذ برأي "جهaimer راريت كاب فون جهلستين" (Gehimer Raaret Kapp von Ghruenstein) وإضافة جزء يربط خط دمشق والمدينة المنورة بمدينة جدّة، عابراً أراضي مكة المكرمة والمدينة المنورة.^(١٦٤)

وقد أثرت هذه المشاكل على مجموعة الدارسة والتحقيق التي تسير وسط الصحراء على أثر مجموعة الاستطلاع. لقد انقسمت مجموعة الدارسة والتحقيق إلى ثلاثة مجموعات، كلُّ مجموعة كانت مسؤولة عن دراسة مسافة يتراوح طولها من ٣٠ إلى ٥٠ كم. هذا وقد كانت هذه المجموعات تقوم بتحديد الارتفاع النهائي لمشروع الخط وتضعه في المخطط، كما قامت كلُّ مجموعة من هذه المجموعات الثلاثة بتسجيل نتائج دراستهم في سجلات القياس، وسلّمتها إلى مكتب الدراسات الهندسية أو مدير المكتب الفني في معان، حيث كان المكتب الفني ينتقل من مكان إلى آخر حسب تقدّم الخط وإنشائه. وعليه فإن فعاليات الإنشاء ظلت مستمرة في المنطقة. وقد خضعت هذه المنطقة إلى تقسيم أعمال كالتالية:

دراسة الأرضية، إقامة السدود، تقطيع الحجر والصخور، فتح الخنادق والقنوات، بناء الجسور والممرات العلوية، تثبيت القضبان الحديدية والعارضات الخشبية، تسوية الأرضية من أجل القضبان الحديدية.^(١٦٥)

وقد نظم العمل بطريقة جعلت كلُّ كتائب المشاة المنتشرة على طول مساحة الإنشاء، مسؤولة عن هذه الأعمال، أما المتعهدون والحرفيون فحَمَلُوا مسؤولية إتمام الأنفاق، ومباني المحطات، والإنشاءات المرورية العلوية -أي كافة الأعمال الهندسية- وأما كتائب الخط فخصّصت لمدّ القضبان الحديدية والعارضات. وقد تم تحويل إقامة الجسور وغيرها، إلى

^{١٦٤} الوثيقة نفسها.

^{١٦٥} الوثيقة نفسها.

المتعهدين الإيطاليين والنمساويين، كما تم تنفيذ الأعمال الأخرى من قبل العثمانيين إلى حد كبير. وكان السبب في ذلك صعوبة استخدام وإقناع اليد العاملة الأجنبية في الأعمال الثقيلة الشاقة إلا القليل منهم؛ كإنشاء مباني المحطات، والجسور، والأنفاق، والقنوات، وتقطيع الصخور، وفتح الطرق وغيرها... فعلى سبيل المثال، تم استخدام حوالي ٤٥٠ عاملاً من الإيطاليين والقرداغيين وغيرهم من الأمم في إنشاء الخط، ومع ذلك نجّم بين الحين والآخر توقّفات ومن ثمّ تأخر إنشاء الجسور عبر الخط، كما تأخر بناء نفق يقع بالقرب من منطقة الأخضر يبلغ طوله ١٨٠ م، وكذلك تأخر بناء جسر بعشرين (٢٠) قنطرة كان يعبر وادي الأثيلي.

والجدير بالذكر أنه على الرغم من وفرة الأحجار والرمال التي سُتُخدم في إنشاء أرضية السكة الحديدية وبناء جدارن الخط، كانت المواد اللازمة للجسور تُستورد من خارج البلاد.^(١٦٦)

ولم تدعُ الضرورة إلى بناء أنفاق وجسور في الأراضي التي كانت بمستوى سطح الأماكن السكنية، ومن النادر جداً رؤية إنشاءات من هذا القبيل في خط حماه-حلب.^(١٦٧)

هذا وقد اختلف الوضع في خط مزيريب-درعا؛ حيث تم إنشاء ٢٤ جسراً صغيراً معظمها من الجسور المقنطرة،^(١٦٨) كما تم بناء ٨٣ جسراً في خط الأردن-مزيريب، وإنشاء ١٤١ جسراً على امتداد خط حيفا، وتم فتح ٨ أنفاق على خط حديد الحجاز بطول ١,١٠٠ م. وعليه فقد أُبديت الاهتمامات الخاصة لإقامة تصريف المياه في وادي اليرموك، ومن ثمّ

^{١٦٦} الوثيقة نفسها.

^{١٦٧} IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

^{١٦٨} FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

تم إنشاء ٥٦ قناة في الجزء الذي يقع بين حيفا ووادي الأردن، كما تم بناء ٢٤٦ مجرى مياه وقناة بين الأردن ومزيريب.^(١٦٩)

والجدير بالذكر أن تشييد البنية الفوقية في خط الحجاز كان أسرع من تشييد البنية التحتية، وقد عانت اللجنة العامة للخط من إيجاد متعهدين للبنى التحتية بسبب الظروف الصعبة في الإنشاء، كما عانت من عدم إيجاد عمال بسبب خلو معظم مناطق المسار من السكان. وإن كان البدو يسكنون هذه المناطق، إلا أنهم رفضوا رفضاً باتاً، العمل في إنشاء الخط، الأمر الذي أدى إلى أزمة في إحضار عمال ومتعهدين. وقد أدت هذه الأزمة إلى إلقاء القضبان الحديدية التي أعدت لإقامة الجسور والقنوات، على قارعة مسار الخط بسبب عدم اكتمال البنية التحتية فيه.^(١٧٠)

لقد تم استخدام الجنود في إنشاء خط الحديد كما ذكر آنفاً، وقد لُقبَت هذه القوات العسكرية بـ"كتائب خط الحديد"، حيث كانت هذه الكتائب حديثة العهد، ولم يكن في الجيش العثماني منظمة مثلها من قبل.^(١٧١) ولعله من المفيد أن نقوم هنا بذكر بعض المعلومات المختصرة حول ظهور هذه الكتائب وكيفية تدريبها وتعليمها:

أسست كتيبة خط حديد الحجاز في تاريخ ١ مايو/أيار ١٩٠٠ عندما تم إصدار المرسوم حول إنشاء خط حديد الحجاز، وقد تم تشكيلها في دمشق ككتيبة تابعة للجيش الخامس، واختيرت جنودها من الحرفيين.

وعين ضباط مهندسون بدل الضباط العاديين في الكتيبة، وبعد بضعة أشهر دعت الضرورة إلى تشكيل كتيبة ثانية مساعدة للأولى في مشروع

¹⁶⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁷⁰ الوثيقة نفسها.

¹⁷¹ الوثيقة نفسها.

الخط، وقد تألفت هذه الكتيبة من جنود الجيش الخامس في دمشق. ولسد الفراغ الذي حصل في الجيش الخامس نتيجة تعيين هؤلاء الجنود إلى هذه الكتائب، تم إدخال جنود جدد لصفوف الجيش المذكور؛ هذا وقد اعتُبرت جنود الكتائب هذه، جنوداً للجيش الخامس ونالوا حقَّ التسريح عند إنهاءهم مهمَّتهم في الإنشاء.

أما الجنود الذين التحقوا بالكتائب الحديدية فيما بعد، فقد أرسلوا مباشرة إلى ثكنات الجنود العاملين في الخط حتى يكملوا تعليمهم التقني والعسكري هناك. وقد وصل عدد الكتائب في خط الحجاز إلى ثلاثة؛ اثنتان منها تعمل ككتيبة خط حديدي، والأخرى ككتيبة نظام، كما بلغ عدد الجنود في هذه الكتائب ٥,٠٠٠ جندي يقومون بمهمتهم في أماكن مختلفة من الخط.^(١٧٣)

تنظيم الأعمال التي قام بها الجنود:

تم تنظيم العمل من قبل الفرق العسكرية، حيث أعطي لكل فرقة منطقة معينة يعمل الجنود بها،^(١٧٣) وكان الجنود الآخرون يعملون في تسوية أرضية السكة الحديدية من جانب، ومن جانب آخر كانت هناك كتيبة مشاة تتألف من ٤٠٠ جندي تقوم بالأعمال العادية، فضلاً عن تحطيمها الصخور وإقامة السدود،^(١٧٤) كما قام جنود كتيبة المشاة بالانضمام إلى مجموعات دراسة الخط وتحديد مساره.^(١٧٥)

أما المهتمون بأمور الهندسة، فتم توظيفهم -لاسيما التقنيون منهم- في

¹⁷² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁷³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁷⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹⁷⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

ورشات السكك الحديدية، وفي مصانع الأقفال والحديد والنجارة.^(١٧٦)
وأما مفرزة التلغراف، فوظّفت في مد الخطوط التلغرافية على مدى
خطوط الحجاز وحيفاً. وبعد إتمام المهمة عمل هؤلاء، كمشرفين على
المحطات التلغرافية للخط الحديدي.^(١٧٧)

وأما الحامية العسكرية للمدينة المنورة التي تألفت من ٣,٠٠٠
جندي، فقد بدأت بالعمل من منطقة المدينة المنورة، تحت إشراف ضباط
مهندسين عثمانيين، وساهمت في إنشاء الجسور أو مد الخطوط الحديدية
في هذه الأراضي.^(١٧٨)

وكذلك عمل في البنية التحتية للخط، أربع مجموعات عسكرية أخرى
غير الجنود المذكورين أعلاه وهي:

١. مجموعة عسكرية عملت في تخطيط مسار الخط.
٢. مجموعة عسكرية عملت في تسوية أرضية الخط.
٣. مجموعة عسكرية عملت في مد العارضات الخشبية.
٤. مجموعة عسكرية عملت في مد القضبان الحديدية.

وقد بيّن هذا أن إنشاء الخط تم إلى حدٍ كبير بالطاقة اليدوية. وتم
شحن العارضات الخشبية والقضبان الحديدية عن طريق القطارات ذات
القاطرات الخفيفة.

وكان الرّسامون الفنيون يعملون بملابسهم العادية، حيث لم يخضع هؤلاء
لأي تدريب عسكري، إلا أن عملهم هذا حُسِب من خدمتهم العسكرية.
وتم دفع أجرة رمزية إلى الجنود الذين عملوا في إنشاء الخط، بالإضافة

¹⁷⁶ الوثيقة نفسها.

¹⁷⁷ الوثيقة نفسها.

¹⁷⁸ الوثيقة نفسها.

إلى عَدِّ عملهم هذا، مقابل خدمتهم العسكرية أيضًا.^(١٧٩) فمثلاً تم دفع:

١. مقابل حفر كل متر مكعب	قرش واحد ^(١٨٠)
٢. مقابل كسر كل متر من الصخر	ثلاثة قروش
٣. مقابل جمع كل متر مكعب من الحجر حول الخط	قرشان
٤. مقابل وضع كل متر مكعب من الحجر في أرضية الخط	قرش واحد
٥. مقابل مد كل متر من القضبان الحديدية	٠,٦ قرش
٦. مقابل مد متر من القضبان الحديدية على حد معين	٠,٦ قرش ^(١٨١)

وقد دُفعت أجور العمل الإضافي -بقدر المستطاع- بشكل منتظم لأصحاب الحقوق.^(١٨٢) كما افترض بأن الإنسان الواحد يمكن أن يقوم بحفر ٣ م^٣ من التربة، أو بكسر ١ م^٣ من الحجر إذا ما قام بالأداء الجيد.^(١٨٣) في حين عمل جميع العمال عملاً إضافياً في جنوب معان، ونتيجة هذه الأعمال الإضافية ربح الجندي أو العامل العادي ١٥٠ قرشاً في الشهر الواحد، كما وصلت أجرة العمل الإضافي لثلاثة أشهر عند الجندي، إلى ١٥-٢٠ ليرة عثمانية. ونظراً إلى مستوى المعيشة في ذلك التاريخ، فإن هذا المبلغ لا يستهان به أبداً، كما كانت هذه الأجرة تحثُ المدنين أيضاً ليلتحقوا بخدمة الجيش.^(١٨٤)

لقد تم دفع أجرة خمسة أيام من أيام الأسبوع للجنود مقابل عملهم في المشروع، وكان يوم الخميس هو يوم الاستحمام والنظافة، أما يوم

¹⁷⁹ IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, June 12, 1906; and Istanbul, Eylül 25, 1907.

¹⁸⁰ كانت الليرة التركية في تلك الأونة تساوي ٢٢,٧٥ فرنكا، وكان ستيرلين الواحد يساوي ٢٥ فرنكا.

¹⁸¹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁸² الوثيقة نفسها.

¹⁸³ الوثيقة نفسها.

¹⁸⁴ الوثيقة نفسها.

الجمعة فكان يوم العطلة الأسبوعية، ولكن الجنود أبدوا انزعاجهم من هذين اليومين وادعوا أنهما عائقان أمام كسبهم النقود.^(١٨٥)

لم تنحصر الأجرة على الجنود فقط، بل تم دفع أجرة معينة للضباط الموظفين أيضاً، مقابل عملهم في إنشاء الخط. هذا وقد تم منح الرواتب والأجر هذه، من قبل الجيش الخامس الموجود في دمشق نيابة عن وزارة الدفاع، وأما المدفوعات الإضافية فمُنحت من قبل صندوق خط حديد الحجاز.^(١٨٦)

والجدير بالذكر أن خط حديد الحجاز أنشئ من قبل الجنود العثمانيين ببذل الجهود الجاهدة المتواصلة والتفاني في تنفيذ العمل في الأجواء الحارقة أو القارسة ليل نهار، وبحُبِّ العمل والإخلاص في الأداء، والرضا بما يحصل من سلبيات وعوائق؛ كعدم وجود المياه، والظمأ تحت حر الشمس الحارق... وذلك كله من أجل الوصول إلى الأراضي المقدسة، ومن أجل لمس التربة الشريفة التي لمستها أقدام نبيهم عليه أفضل الصلاة والتسليم، واصلوا عملهم وثابروا عليه بكل عزم وحزمهم. حتى إن وباء الكوليرا الذي ظهر في عام ١٩٠٢ وأودى -في فترة قصيرة- بحياة ١٠٠ جندي، لم يوقفهم عن إنجاز المشروع قيد أنملة. فكان هذا الموقف حقاً يستحق كل التقدير والإجلال، حيث أثبت هؤلاء الجنود البواسل بصمودهم هذا، أنهم يحملون روحاً جيّاشة في حب الوطن واللواء الإسلامي، وأنهم مستعدون دائماً للعمل مهما كانت الظروف قاسية. فمنهم من عمل في إنشاء الخط ستة أعوام متواصلة وأبدى جهاداً معنوياً لا يضاهاى. ونتيجة لهذا العمل الدؤوب في الصحراء القاحلة، تم حفر ونقل ٣,٨٠٠,٠٠٠ م^٣ من التراب من أجل إنشاء الخط، وذلك اعتباراً من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٤.^(١٨٧)

^{١٨٥} الوثيقة نفسها.

^{١٨٦} الوثيقة نفسها.

^{١٨٧} الوثيقة نفسها.

عدد الجنود العاملين في إنشاء الخط:

لقد وصل عدد العاملين في قسم دمشق وما بعد منطقة العُلا من خط حديد الحجاز، إلى ٥,٠٠٠ جندي تقريباً، كما تم استخدام ثلاث كتائب موزعة على خمس مجموعات، كلُّ كتيبة تتألف من ٤,٢٠٠ جندي، وذلك في مناطق الخط الذي ينتهي في المدينة المنورة. وتم استخدام الكتيبتين الخاصتين بالسكك الحديدية، في مد القضبان الحديدية والعارضات الخشبية بين منطقة الأخضر ومدائن صالح.^(١٨٨) الأمر الذي يبيّن لنا -مرة أخرى- أن إنشاء معظم الخط تم من قبل الجنود العثمانيين، وأما وظيفة المتعهدين فكانت تدور حول تأمين العمال من منطقتي عَمّان ومعان فقط.^(١٨٩)

ومما ينبغي التنويه إليه، أن جميع المناطق التي مر بها الخط كانت خالية -باستثناءات قليلة- من المدن أو القرى أو المزارع أو أي أرض سكنية.^(١٩٠) فمثلاً، وُجدت في منطقة الزرقاء قرية تسمى الزرقاء، إلا أنها كانت بعيدة جداً عن مسار الخط، وإذا كانت عمان تتمتع بقرى كبيرة، إلا أن درعا كانت عبارة عن قصبة صغيرة لا غير.

وقد نتج عن هذا الخلاء مشاكل عدة في عملية بناء الخط من أهمها؛ صعوبة إحضار عمال كلما تم التقدّم نحو جوف الصحراء.^(١٩١) وإن وُجد البدو في هذه الصحراء، إلا أنهم لم يكونوا يعرفون العمل في الأمور الإنشائية، لذلك لم تتحقق الاستفادة منهم. هذا الأمر دعا إلى ضرورة إحضار عمال من خارج المنطقة أو دعا إلى استخدام الجنود في هذه المهمة كما ذكر آنفاً.

¹⁸⁸ الوثيقة نفسها.

¹⁸⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

¹⁹⁰ Ibid; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

¹⁹¹ الوثيقة نفسها.

وهناك سبب آخر أدى إلى استخدام الجنود في إنشاء الخط، وهو حالة البدو غير الصالحة للعمل وطلبهم الأجر الباهظة مقابل ذلك.^(١٩٢) هذا وقد كانت رغبة كاظم باشا إتمام الخط بأقل تكلفة ممكنة، لذلك طلب من لجنة الخط أن تقوم بتوظيف جنود احتياطيين في الإنشاء. وسرعان ما تمت الموافقة على هذا الطلب -رغم اعتراض الوالي ومايسنر- من قبل اللجنة، ثم من قبل الحكومة في إسطنبول وتم تنفيذ القرار مباشرة.^(١٩٣) أما عدد الجنود العاملين في مشروع الخط وتصنيفهم فكان كما يلي:^(١٩٤)

١	كتيبة خط الحديد، الرقم	تتألف من ١٢٠٠ جندي تم استخدامها -اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٠- في عملية الكشف على مسار خط حديد الحجاز.
٢	كتيبة خط الحديد، رقم ٢	تتألف من ١٢٠٠ جندي تم استخدامها -اعتبارًا من مايو/أيار ١٩٠٠- في إنشاء الخط، كما استخدمت هذه الكتيبة في خط حيفا في ربيع عام ١٩٠٤ حتى شهر سبتمبر/أيلول ١٩٠٥.
٣	كتيبة الدفاع التابعة إلى الجيش الخامس.	تتألف من ٢٠٠ جندي، حيث تم استخدامها في إنشاء الخط، وذلك اعتبارًا من مايو/أيار ١٩٠٠.
٤	كتيبة التلغراف (البرقية) التابعة للجيش الخامس.	تتألف من ٥٠ جندي تم استخدامها في إنشاء الخط، اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١.
٥	كتيبتا مشاة تابعة للجيش ٣٣	تتألف من ١٠٠٠ جندي تم استخدامها في إنشاء الخط، اعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١.

¹⁹² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁹³ FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

¹⁹⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

٦	ثلاث كتائب مشاة تابعة للجيش ٣٩	تتألف من ١٠٠٠ جندي تم استخدامها في إنشاء الخط، اعتباراً من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١.
٧	أربع كتائب مشاة تابعة للجيش ٣٣	تتألف من ١٠٠٠ جندي تم استخدامها في إنشاء الخط، اعتباراً من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١.
		المجموع ٥,٦٥٠ جندياً.

نفقات الجنود والإنشاء:

لقد تم تأسيس لجنة إدارة في دمشق، من أجل تأمين المواد الغذائية واللوازم، وتوزيعها على الجنود العاملين في الإنشاء من مركز واحد، ولكن أدت هذه المبادرة إلى ظهور مشاكل جمة؛ إذ لم تتحقق فكرة تأمين المواد الغذائية اللازمة من المنطقة المذكورة أبداً؛ لأن نقل الأغنام والمواشي الحية من عمان إلى تبوك من أجل الوصول إلى دمشق، يعني اجتياز مسافة ٤٨٣ كم. وقد عانت الحيوانات الكثير من وضعت بشكل ملحوظ، نتيجة عدم القدرة على توفير المياه، وعدم استطاعة توفير الحماية من أشعة الشمس الحارقة أثناء النقل.^(١٩٥)

كما تولت قيادة الجيش مسؤولية تلبية القوات اليومية، ودفع الرواتب وثمان الملابس للجنود العاملين في خط حديد الحجاز. وفي حال تأخر القيادة بتنفيذ هذه المهمة أو عدم استطاعتها دفع المبلغ بالكامل، فكانت لجنة الخط تقوم بدفع نصف أجره القوات اليومية ونصف ثمن الملابس لهؤلاء الجنود.^(١٩٦) ولعل هذه الطريقة قللت من تكاليف الخط لدرجة معينة.^(١٩٧)

^{١٩٥} الوثيقة نفسها.

^{١٩٦} IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

^{١٩٧} Ibid; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

كان المستودع الرئيس الذي توضع فيه حاجيات الجنود موجوداً في تبوك، وكان الغذاء الذي يتم تقديمه إلى الجنود فكان عبارة عن مأكول يتكوّن من الخبز أو بسكويت والأرز والسكر، كما كان اللحم لا يقدّم للجنود إلا في حالات نادرة، في حين كان من الصعب جداً أن يوجد شيء من قبيل الخضار.

وإن كان بالوسع أن نتحدّث عن وفرة المعونة هنا، إلا أن الجودة والنوعية فيها لم تكن جيدة أبداً، فالدقيق الذي تم إرساله من دمشق -مثلاً- كان ذا نوعية متدنّية للغاية. وقد تم الطبخ أثناء السفر من قبل طبّاحين أنتقوا من بين الجنود أيضاً، حيث قدّم إلى الجنود خلال سفرهم اللحم المحمّص، والأرز الممزوج بالسكر والخبر اليابس، كما تمت تعبئة الماء في الأوعية المصنوعة من جلد الماعز أو الغنم بسبب ندرة المياه على الطريق. هذا وقد استطاع الجمّل الواحد أن يحمل أربعة أو خمسة من هذه الأوعية التي كانت تسع ٣٠-٤٠ لتراً من الماء، وفي الليل كانوا يمشون أوقاتهم في الخيم المنصوبة للراحة والنوم.^(١٩٨)

لقد اختلفت تكلفة العمل في الخط من مكان لآخر حسب ظروف مسار السكة، ولكن إذا ما حسبنا التكلفة وفق المعايير الأوروبية، نرى أن الخط أنجز بتكلفة مالية صئيلة جداً. فمثلاً، كانت تكلفة المتر الواحد من خط دمشق ودرعا ١,٦٦٠ (ألف وستمائة وستين) ليرة تركية،^(١٩٩) بينما وصلت تكلفة المتر الواحد مع استخدام كل عربات الخط في وادي اليرموك، إلى ١,٤٠٠ (ألف وأربعمائة) ليرة تركية فقط. واعتباراً من أواخر عام ١٩٠٦، وصل المبلغ الإجمالي في إنشاء الخط -وفقاً لحسابات

¹⁹⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

¹⁹⁹ FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, November 4, 1902.

مايسنر باشا- إلى ٣,٠٠٠,٠٠٠ (ثلاث ملايين) ليرة تركية.^(٢٠٠) وحسب الإحصائيات التي جُمعت فقد وصلت تكلفة المتر الواحد -عدا مصاريف الجنود- في خط حديد الحجاز إلى ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) فرنك.^(٢٠١) ولكن ليس من الغريب أن نرى في بعض الأحيان ارتفاعاً في تكلفة تشييد الخط؛ فكانت تكلفة العمل في خط المدورة ومكة المكرمة أكثر من الخطوط الأخرى، وأما أسباب هذا الارتفاع فهي كالتالي:

١- صلابة التربة وصعوبة حفرها في بعض المناطق التي مر بها الخط، كما كان تأمين المياه في مثل هذه الأماكن محدودة، وبالتالي فالأماكن التي وُجدت فيها المياه كانت بعيدة جداً عن مسار الخط؛ لذلك لم يكن تأمين المياه هذه من الأمور الهَيِّنة، فبطبيعة الحال أدت هذه المساعي إلى ارتفاع التكلفة المالية. ومن أجل تجاوز هذا العائق، تم تأمين المياه في خط معان والمدينة المنورة قبل سنة، أي تم الحصول على الماء بحفر الآبار، وإقامة الصهاريج المسقوفة التي تمنع تبخر مياه الأمطار في المناطق التي خلت من الماء... ورغم كل ذلك لم يأمن الخط من الانقطاع المتكرّر في العمل، ولم يكتمل في الوقت المقرّر له.

٢- إن المنطقة التي مر بها الخط بين المدورة والمدينة المنورة، كانت خالية من القرى بأكملها، ولم يُمكن من الاستفادة من البدو المتقلبين هناك لعدم حبهم العمل، لذلك تم جلب العمال من المناطق الأخرى، وهذا أدى إلى الزيادة في التكلفة.

٣- لقد ازدادت أجرة العمال وازدادت التكلفة للكيلو متر الواحد عندما تم التغلغل في جوف الصحراء، حيث استخدم العديد من القاطرات

²⁰⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁰¹ الوثيقة نفسها.

والمقطورات من أجل نقل المعدات الإنشائية.

٤- كان لابد من وضع قوات لحراسة المعدات الإنشائية، مما أدى أيضاً إلى زيادة تكلفة الإنشاء.^(٢١٢)

وقد تم اجتياز الصعوبات المذكورة في المادة الثانية والرابعة، باستخدام الجنود العثمانيين في البناء، وبالتالي أدت المادة الأولى والثانية إلى ارتفاع التكلفة المالية كلما اقترب الخط من مكة المكرمة. ومن أجل تخفيف العقبات المذكورة، حُطِّط أن يبدأ الخط -كنقطة ثانية- من "جدة"، أي أن يُنشأ خط "جدة" ومكة المكرمة، ثم يُربط عبر المدينة المنورة بخط دمشق الرئيسي. وقد حاول المهندس "مختار بك" توضيح المكاسب المادية والمعنوية في حال إنشاء خط "جدة" ومكة المكرمة، وركز على ضرورة الخط وفوائده.^(٢١٣)

ووفقاً للحسابات والوثائق البريطانية؛ فمع حلول عام ١٩٠٦، كان ينبغي أن يتبقى من الخط مسافة ١,١٠٠ كم لوصوله إلى مكة المكرمة، وإذا حُسبت تكلفة الكيلومتر الواحد لهذه المسافة بـ ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) فرنك، فيعني هذا أن الخط سيكلف ٦٠,٠٠٠,٠٠٠ (ستين مليون) فرنك على الأقل، كما سيتطلب الأمر مد ١٥٠ كيلومتراً من الحديد في السنة الواحدة، مما يعني أن بناء الخط سيستمر سبع سنوات، وخلالها سيدفع لكل سنة ٧,٥٠٠,٠٠٠ (سبعة ملايين وخمسمائة ألف) فرنك.^(٢١٤) وحسب هذه الوثائق، تم جمع ١٧,٥٠٠,٠٠٠ (سبعة عشر وخمسمائة ألف) فرنك فقط، من التبرعات خلال السنوات الخمس الأولى من إنشاء الخط، مما يعني أن معدل تبرعات السنة الواحدة بلغ إلى ٣,٥٠٠,٠٠٠ (ثلاث ملايين وخمسمائة ألف) فرنك فحسب. وعليه فإنه تم -في الأربع سنوات الأولى-

²⁰² الوثيقة نفسها.

²⁰³ الوثيقة نفسها.

²⁰⁴ الوثيقة نفسها.

جمع ١٦,٠٠٠,٠٠٠ (ستة عشر مليون) فرنك من جلود الأضاحي عقب عيد الأضحى وبيعها على حساب الخط الحجازي، ومن إيراد الطوابع. هذا وقد تم نتيجة ذلك الحصول على ١,٠٠٠,٠٠٠ (واحد مليون) فرنك تقريباً في السنة الواحدة. وبتشغيل الخطوط المكتملة، وصلت الأرباح السنوية إلى ٧,٥٠٠,٠٠٠ (سبعة ملايين وخمسمائة ألف) فرنك. ولقد عادل هذا المبلغ النفقات السنوية لخط حديد الحجاز بالتمام.^(٢٠٥)

والجدير بالذكر أن الجنود العاملين في إنشاء خط الحجاز ظلوا يتلقون أجورهم بانتظام أثناء عملهم في تشييد الخط.^(٢٠٦) أما الحالات التي أدت إلى زيادة أجر الجنود أثناء عملهم في الخط فهي كالتالي:

لقد استراح الجنود العاملين في الخط في الخيم المنصوبة على طرفي السكة الحديدية، حيث كانت مواقع هذه الخيم تتغير حسب تقدم الخط. ولا شك أن السبب الرئيسي في لجوء الجنود إلى الخيم هو عدم وجود المساكن والقرى على مسار الخط. أما السبب الآخر، هو عدم حسن منامة الجنود قرب المنازل أو القرى حسب العادات والتقاليد التركية؛ إذ خُصص لكل فرقة أو فصيلة من الجنود مكان إقامة خاصة بها. أما الطعام فطبخ في القدور الضخمة، وخبز الخبز في الأفران المتحركة في المخيمات، كما واصل الجنود عملهم في فصل الشتاء بملابسهم الشتوية، وفي فصل الصيف ببدايات الكتان من اللون الأبيض، ولحماية رؤوسهم من أشعة الشمس غطوها مثل المواطنين العرب.^(٢٠٧) فكل هذه العوامل كانت وسيلةً في انخفاض التكلفة في الخط.

²⁰⁵ الوثيقة نفسها.

²⁰⁶ الوثيقة نفسها.

²⁰⁷ الوثيقة نفسها.

السرعة في الإنشاء والعقبات:

كان الإنجاز سريعاً في إنشاء الخط منذ البداية إلى النهاية،^(٢٠٨) وكان الفضل في ذلك يعود للجنود،^(٢٠٩) حيث عملوا عملاً مرضياً يستحق التقدير، أي إن سرعة إنشاء الخط كانت تتحقق بواسطة الجنود العثمانيين الذين عملوا بصدق وإخلاص. ونتيجة لذلك تم إنشاء الخط بين المدورة-ذات الحاج سنة ١٩٠٠. ونظراً لهذه السرعة خُطَّط أن يصل الخط المذكور إلى تبوك في نهاية نفس السنة.^(٢١٠)

وإضافة إلى صدق وإخلاص الجنود في العمل، فإن تعيين "مايسنر" باشا كرئيس ومدير للمهندسين، ودعم اللجنة العليا للإنشاء له، ثم تقديمه الضمانات في حصول الموظفين على رواتبهم بانتظام وغيرها من الأمور، لعبت دوراً كبيراً في الأداء السريع خلال الإنشاء.^(٢١١)

ومما يجدر ذكره أن العمال أدوا إنجازاً سريعاً في إنشاء الخط في أوائل عام ١٩٠٢، وقد كان للمهندس "مايسنر" نصيب كبير في هذه السرعة، حيث استطاع الجنود أن يمدّوا ٢-٣ كم في اليوم الواحد من السكة الحديدية. وقد قام الجنود الذين اكتسبوا خبرة كافية في خط رياق-حماه، بالعمل في إنشاء خط حديد الحجاز أيضاً.^(٢١٢) وعندما كانت كل الأمور تسير على ما يرام، اندلع بين الجنود والعاملين في عمان وباء الكوليرا، وذلك في أواخر الربيع بعد عودة الحجاج من الحج مباشرة. وقد أرغم هذا الوباء المسؤولين إلى توقيف العمل في عمان لسبعة أشهر.

²⁰⁸ الوثيقة نفسها.

²⁰⁹ الوثيقة نفسها.

²¹⁰ الوثيقة نفسها.

²¹¹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

²¹² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

ونتيجة هذه التطورات السلبية، تم الاتفاق مع الشركة الفرنسية مقابل دفع التعويضات من قبل اللجنة العليا للإنشاء، كما تم عام ١٩٠٣ إنشاء وتشغيل خط يفصل دمشق ودرعا عن بعضها البعض بطول ٣٣٠ كم، وبالتالي سهّل هذا الخط -إلى حدٍّ ما- نقل المعدات الإنشائية حتى مدينة درعا. وقد تم مد خط دمشق-عمان وخط بيروت-دمشق من الجنوب إلى أقصى درجة، من أجل تخفيض تكلفة نقل المعدات الإنشائية. كما راحت اللجنة العليا بدراسة مدّ خطٍ من درعا إلى حيفا أيضًا.^(٢١٣)

لقد حُطّط أن تشيّد مسافة ١١٣,٢ كم من خط معان-المدورة على أن يتم تشغيله في عام ١٩٠٣، وذلك لتسهيل رحلة الحجاج إلى الأراضي المقدسة.^(٢١٤) كما تم في أواخر عام ١٩٠٥ إنشاء ٥٧٢ كم من خط المدورة، واعتبارًا من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٠ تم إنشاء خط تبوك-العُلا. هذا وقد تم بناء أرضية على مدى ٤٠ كم من الخط الذي يقع بعد العُلا، وأما قسم الأرضية المتبقية التي يبلغ طولها ٤٤ كم، فتم إعادتها حسب مخطط المشروع. وأيضًا أنجزت مسافة ٤ كيلومترات من الخط، من ناحية المدينة المنورة، بالإضافة إلى استمرار العمل على مسافة ٤٦ كم.^(٢١٥) ولكن رغم كل هذه السرعة الإنشائية، لم يكن من الممكن إنهاء خط حديد الحجاز وإتمام تشغيله في وقت قصير.^(٢١٦) والأمر الذي يستحق التقدير، أن فرقة المشاة استطاعت خلال خمسة أشهر أن تحفر ٨٠,٠٠٠ م^٣ من التراب،^(٢١٧) كما اكتسبت الفصيلة العسكرية للخط، تجربة كبيرة في

²¹³ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

²¹⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

²¹⁵ IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, Eylül 25, 1907.

²¹⁶ Ibid, June 12, 1906; FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

²¹⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

عمل الإنشاء؛ حيث استطاعوا أن يمدّوا حوالي ٢-٣ كيلومترات في اليوم الواحد، وقد ازدادت هذه المسافة في بعض المناطق.^(٢١٨) هذا الأمر جعل المهندس "مايسنر" يعتقد أن خط دمشق-عمان سينتهي في مدة زمنية تتراوح بين ١٤ أو ١٦ أسابيع على الأكثر.^(٢١٩)

وفي أواخر عام ١٩٠٣ تم إنشاء أربع محطات ما بين دمشق-عمان؛ كمحطة درعا، ومزيريب، ونصيب، والمفرق، كما كانت المحطات التي كانت تقام في خربة السمراء، والزرقاء، وعمان قد أوشكت على الانتهاء. وقد وصلت عملية الإنشاء إلى منطقة تسمى الضبعة وهي تقع بعد عمان بـ ٦٦ كم، ثم اكتمل مد أرضية على مدى ٣٨ كم من منطقة الضبعة إلى قطرانة من جانب، ومن جانب آخر استمرت عملية إنشاء البنية التحتية بين قطرانة ومنطقة عينة التي تبعد عن قطرانة بـ ٧٠ كم. ونتيجة لذلك تم إنشاء ٣٠٣ كم من مجموع مسار الخط، كما تم إنشاء البنية التحتية للسكة الحديدية على مسافة ١٠٨ كم.^(٢٢٠)

شملت المسافة بين مزيريب-معان ٣/١ أو بلغت ٨٠٠ كم. واعتباراً من ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٢ وصل المعدل السنوي في سرعة الإنجاز إلى ٢٠٠ كم، ولا شك أن هذا المعدل، من الأمور التي تستحق التقدير فعلاً.^(٢٢١)

لم تكن هذه السرعة في التنفيذ في كافة أجزاء خط حديد الحجاز، بل كانت الإنشاءات في بعض المناطق تتقدّم ببطء شديد؛ كخط مزيريب-درعا الذي بدأ إنشاؤه في عام ١٩٠٠، وذلك بسبب عدم وجود الدعم

²¹⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²¹⁹ IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

²²⁰ الوثيقة نفسها.

²²¹ FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, November 10, 1902.

التقني والفني في هذه المنطقة.^(٢٢٢) ولكن اللجنة العليا لإنشاء الخط، كانت قد أخذت التدابير اللازمة بأن يصل المعدل السنوي في التنفيذ إلى ١٥٠ كم، حيث اشترت المعدات حسب هذه التخطيطات.^(٢٢٣)

ولابد من التنويه إلى أن من أهم العوامل التي جعلت الخط يسير بسرعة مرضية، هو تعيين المهندس "مايسنر باشا" في شهر يناير/كانون الثاني من عام ١٩٠١، كمدير للشؤون الهندسية للخط، أما العامل الآخر فهو الرغبة الصادقة والعزم الصارم لدى كل فرد مسلم في إنهاء الخط، وسعيه بغية مرضاة ربه سبحانه وحبِّ رسوله عليه أفضل الصلاة والتسليم. هذا الإيمان العميق والعمل الجاد، كانا الوسيلة الكبرى في إتمام معظم أجزاء الخط ومدّه نحو الأراضي المقدسة.^(٢٢٤)

وعليه فإن الدافع في التنفيذ السريع في مشروع خط حديد الحجاز الذي يمتد ما بين دمشق والمدينة المنورة، هو اليقين بأن هذا الخط سيمكّن حجاج بيت الله الحرام من الذهاب إلى الأراضي المقدسة بكل سهولة ويؤمّن راحتهم إلى درجة كبيرة.^(٢٢٥) والدافع الأساسي الآخر في سرعة التنفيذ للمشروع، هو رغبة السلطان عبد الحميد الثاني في وصول الخط إلى معان، قبل موعد الذكرى السابعة والعشرين -أي قبل تاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٣- من تربّعه على العرش.^(٢٢٦)

وفي الخلاصة يمكن القول بأن التدابير الجديرة بالثناء، التي أخذت من قبل السلطان عبد الحميد الثاني، جعلت الخط ينتهي بسرعة فائقة

²²² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²²³ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

²²⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²²⁵ FO: 78/5452, H.R. O'Conor, Istanbul May 23, 1900.

²²⁶ FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Conor, November 10, 1902.

ليس لها نظير.^(٢٢٧) وعليه فإن اهتمام السلطان عبد الحميد الثاني بالذات، وإطلاعه على المشروع عن قرب، ثم إرادته في إتمامه على أكمل وجه، جعل الخط يصل إلى مدائن صالح في وقت وجيز جداً.^(٢٢٨)

وفضلاً عن التدابير التي أخذها السلطان عبد الحميد الثاني في تسريع المشروع، فإنه من جانب آخر كان يسعى بكل ما أوتي من قوة إلى جذب انتباه أهالي المدينة المنورة نحو الخط، محاولاً إقناعهم بالسفر عبر القطار بدلاً السفر على متون الجمال والبغال. فسرعان ما نجح في شهر أغسطس/ آب عام ١٩٠٦، بإقناع الشيوخ المعروفين في المنطقة، ثم تم إرسالهم براحة تامة وبتعليمات خاصة من السلطان، إلى دمشق بالقطار. ولعل هذا العمل يبيّن مدى اهتمام السلطان عبد الحميد الثاني بالخط الحديدي وإيمان تفعيله.^(٢٢٩)

ويمكن أن نسرد فروع خط حديد الحجاز التي تم إنشاؤها حتى شهر يناير/كانون الثاني عام ١٩٠٦، كما يلي:^(٢٣٠)

الكيلومتر	على الخط الرئيسي
٥٧٢	دمشق - المدورة
١٧ (تقريباً)	المدورة - ذات الحاج
	على الخطوط الفرعية
١٦١	حيفا - درعا
المجموع: ٧٥٠	

²²⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²²⁸ IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. (H.R.O'Conor.) to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

²²⁹ الوثيقة نفسها.

²³⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

لقد تم في عام ١٩٠٦ إنشاء الخط فيما بين دمشق ودار الحمراء التي تبعد عن دمشق بـ ٨٧٠ كم.^(٢٣١)

وبالتالي فقد كان المعدل السنوي في سرعة إنشاء السكك الحديدية في العالم يصل إلى ١٤٤ كم سنوياً كحد أقصى، إلا أن هذه السرعة كانت لدى الدولة العثمانية ١٥٠ كم في السنة الواحدة، الأمر الذي يبيّن مدى النجاح الذي حققه العثمانيون في سكة حديد الحجاز.^(٢٣٢) ولا شك أن إقامة خط حديدي في جوف الصحراء القاحلة التي انعدمت فيها المياه، وفي ظروف طبيعية قاسية من برودة الشتاء القارس وحرارة الصيف الحارق، ثم في بيئة تخلو من السكان وينعدم فيها البشر، ليس بالأمر السهل، ولكن رغم ذلك حققت الدولة العثمانية إنشاء معدل سنوي لا يستهان به أبداً.^(٢٣٣)

بالإضافة إلى عقبات الطبيعة التي واجهت سكة حديد الحجاز، فلا بد أن نشير هنا إلى أمر آخر عرقل عملية الإنشاء وأدى إلى التباطؤ في التنفيذ، ألا وهو المفاوضات التي عُقدت مع الشركة الفرنسية حول خط دمشق- مزيريب؛ إذ أحدثت هذه المفاوضات التوقّف في العمل، أو التأخر في استلام القضبان الحديدية والعارضات الخشبية، ولكن رغم كل هذه العوائق والسلبات، تقدّم خط حديد الحجاز بسرعة تستحق الشكر والتقدير.

ومن المفيد أن نلقي نظرة على سرعة التنفيذ في خط حديد الحجاز الذي تم تسجيله في الجدول الآتي ضمن الأراضي العثمانية:^(٢٣٤)

²³¹ IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

²³² IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

²³³ Ibid; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

²³⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الرقم	عنوان الخط	معدل سرعة الإنشاء (كم)	عدد سنوات الإنشاء	مجموع طول الخط
١	إزميت - أنقرة	١٢١	٤	١٨٦
٢	سلانك - مناستر	٧٣	٢٠٠	٣
٣	سلانك - دادا أغاج	١٧٠	٥١٠	٣
٤	أشهر - أفيون قره هسار	١٠٠	٢٥٢	٢ $\frac{١}{٧}$

وبالتالي فإن معدل سرعة الإنشاء السنوي في خط الأناضول لم يصل حتى إلى ١٥٠ كم. ولا بد أن نذكر أن سكة حديد الحجاز كانت ضيقة العرض، إلا أن الخطوط التي تم ذكرها في الأعلى فكانت بأقطار اعتيادية. وقبل البدء بإنشاء خط وادي اليرموك، أي حتى تاريخ سبتمبر/أيلول ١٩٠٣، وصلت التكلفة مع عربات الخط والقاطرات ومباني المحطات وغيرها من المعدات إلى ١,٥٠٠ ألف وخمسمائة) ليرة تركية، وهذا يعني حوالي ٣٥,٠٠٠ (خمس وثلاثين ألف) قرش للكيلومتر الواحد في الإنشاء. ولكن بعد إتمام خط وادي اليرموك في أواخر عام ١٩٠٥، وعندما أعيدت الحسابات مرة ثانية، تبين أن التكلفة وصلت إلى ٢,٢٠٠ (ألفين ومائتين) ليرة تركية، معنى ذلك أن تكلفة الكيلومتر الواحد بلغت ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) قرش تركي تقريباً.

ورغم كل ذلك يمكن القول، إن خط الحجاز أنشئ بتكلفة رخيصة مرضية، وإن العامل الرئيسي في انخفاض هذه التكاليف، هو استخدام الجنود العثمانيين في عملية المشروع.^(٢٣٥)

ولا بد أن نلفت الانتباه في هذا الصدد إلى أن عزم هؤلاء الجنود العاملين في الخط، وإرادة السلطان عبد الحميد الثاني وعنايته الخاصة

بخط حديد الحجاز، كانت أكبر وسيلة في انتهاء المشروع في ظرف ٨ سنوات فقط. (٢٣٦)

الأمراض:

كانت الأمراض والأوبئة التي تعرض لها العمال، من أهم الأسباب التي أدت إلى التوقف أو التباطؤ في إنجاز خط حديد الحجاز. ويمكن أن نرجع السبب في ظهور هذه الأوبئة إلى عاملين أساسيين، هما: المناخ والتغذية. أما المناخ فلم يكن مناسباً أبداً للذين يعملون في خط حيفا مثلاً، كما واجهت اللجنة العامة في درعا صعوبة في تأمين الغذاء والملابس للعمال والجنود. (٢٣٧)

ولقد تفتشت الأمراض الوبائية بين جنود وعمال الخط نتيجة عدم وفرة الخضروات، وعدم التمكن من تقديم الغذاء الذي يساعد على المقاومة الجسدية، إلا العمال الأجانب والإيطاليين فكانت احتياجاتهم الغذائية تلبى من قبل متعهدهم أو من قبل الشركات التي تم الاتفاق معها، الأمر الذي حماهم من الإصابة بأي مرض خطير.

وقد تم نقل الجنود المصابين بالوباء بواسطة القطارات التي كانت تأتي بالمعدات الإنشائية. (٢٣٨) كما قُدِّر عدد الجنود العاملين في الخط بالفعل - باستثناء المصابين بالوباء والهاربين لسبب من الأسباب - بـ ٣,٣٠٠ عامل تقريباً. (٢٣٩)

ومن أجل مداواة ومعالجة المرضى تم إنشاء مستشفيات عسكريين بتبوك

²³⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

²³⁷ الوثيقة نفسها.

²³⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²³⁹ FO: 78/5452, From Consul Richards to Sir N. O'Connor, Damascus, November 4, 1902.

والعُلا، يحتوي كل منهما على ١٥٠ سرير، وأيضاً تمت إقامة مستشفى على شكل خيمة في معان تتضمن ١٥٠ سريرًا، في حين نُقل المرضى الذين يعانون من حالات خطيرة إلى مدينة دمشق، ولكن لم يحظ هؤلاء الجنود بأي تدخل طبي خلال نقلهم إلى دمشق في المقطورات المكشوفة.^(٢٤١)

الجانب المالي لخط حديد الحجاز

مصادر الدخل:

اعتبر الجانب المالي في خط حديد الحجاز مسؤولية دينية قام كل مسلم بحمل جزء منها،^(٢٤٢) لذلك تم المراجعة إلى المسلمين وطلب منهم المؤازرة وإبداء السخاء من أجل الإنشاء.^(٢٤٣)

كما وُجّه نداء إلى العالم الإسلامي من أجل القيام بالتبرعات، ونشرت الدعايات المكثفة، كما لجأت الحكومة العثمانية في حركة الإنشاء والدعاية هذه، إلى وجهاء المجتمع وكبرائه، وإلى أصحاب الدين والمشايخ وغيرهم من المدنيين... وقد تم التركيز في هذا النداء، على التسهيلات التي سيوفرها الخط خلال السفر إلى الأراضي المقدسة، وشُدّت الانتباهات إلى الطابع الديني للخط. فمثلاً، قام العالم البغدادي "سيد عبد الحق أفندي" في مدينة "أمسترا" (Amsitra)، بإلقاء خطاب على أهالي المدينة حول أهمية الخط وضرورة إنشائه، حيث قال:

"إن الأمة الإسلامية مدينة لفخامة السلطان عبد الحميد الثاني، حيث أيد فكرة إنشاء خط حديد الحجاز وأبدى -فخامته- سخاءً في التبرع للبدء بالمشروع؛ حيث قدّم من جيبه الخاص ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف)

²⁴⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁴¹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Therapia, September 18, 1907.

²⁴² FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, November 10, 1902.

ليرة عثمانية. ولكن من المستحيل أن ينفذ هذا المشروع الذي سوف يوفر الراحة الكاملة للمسافرين إلى ديار الحبيب المصطفى عليه وعلى آله أفضل الصلاة والتسليم، بتبرعات مسلمي الدولة العثمانية فحسب، بل من الواجب الديني أن يقوم جميع المسلمين في العالم، بمؤازرة ودّعم هذا المشروع المبارك الذي بدأ به جلالته السلطان عبد الحميد الثاني لإحياء الأمة الإسلامية في كافة أرجاء العالم ونهضتها من جديد".^(٢٤٣)

وكانت نتيجة هذه المساعي والدعايات أن تبرّع مسلمو الهند لصندوق خط حديد الحجاز بـ ٥,٠٠٠,٠٠٠ (خمسة ملايين) روبية. وفي رواية أن مسلمي حيدرآباد، تبرّعوا بشرط أن يصرف ٣/٥ من تبرعاتهم، لإنشاء خط جبل عرفة الفرعي الذي يبعد عن جدّة حوالي ٩٦ كم، وأن يصرف ٢/٥ من المبلغ الباقي، لإنشاء خط حديد الحجاز إجمالاً، كما قبلوا أن يعطوا من مجموع دخلهم ٦,٢٥٪ إلى صندوق خط حديد الحجاز، وفي حال تعهّد الدولة العثمانية هذه المطالب سيترعون إلى صندوق الخط بخمسة ملايين روبية.^(٢٤٤)

والجدير بالذكر أن المبلغ اللازم لإنشاء خط حديد الحجاز تم تأمينه بتبرعات مسلمي العالم كافة،^(٢٤٥) كما تم إنشاء هذا المشروع الضخم، على يد العمال والمهندسين العثمانيين إلى حد كبير.

وبالإضافة إلى مبلغ التبرعات التي منحها المسلمون من كافة أرجاء العالم والتي وصلت إلى ٧٥٠,٠٠٠ (سبعمائة وخمسين ألف) ليرة عثمانية، فلقد احتيج إلى مصادر إيرادات أخرى من أجل إنشاء خط الحجاز ولقد تم بحمد الله تأمينها. ولا يمكن في هذا الصدد أن نسرد كل هذه المصادر،

²⁴³ FO: 78/5452, Marquess of Lansdowne, K.G., Istanbul, 30 November 1900.

²⁴⁴ IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

²⁴⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Therapia, September 18, 1907.

- إلا أننا سنقوم بذكر بعض منها لغرض الاستفادة ولو بشكل نسبي.^(٢٤٦)
- ١- تم منح خمسة قروش من قبل كل رب أسرة مسلمة عثمانية، ونتيجة لذلك حُطت أن يتم جمع ١٠٠,٠٠٠ (مائة ألف) ليرة عثمانية على الأقل في سنة واحدة.
 - ٢- تم تحويل نصف ضرائب الحطب والفحم لتمويل خط حديد الحجاز، وقد حُطت أن يصل الإيراد السنوي إلى ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) ليرة عثمانية.
 - ٣- تم وضع طابع إلزامي بقيمة قرش واحد على كافة الطلبات والوثائق التي تُقدّم إلى الدوائر الرسمية، وذلك كضريبة لحساب خط حديد الحجاز.
 - ٤- خصم ضريبة لحساب الخط من الطوابع المختلفة القيمة التي تلصق على عقود الاستئجار والمقاولات واستئجار الحيوانات وغيرها من المعاملات الرسمية.
 - ٥- خصم ضريبة ١/١٠٠٠ من المعاملات العقارية للأراضي والبيوت المحددة أسعارها، وذلك لحساب خط حديد الحجاز.
 - ٦- إلصاق طابع بقيمة قرش واحد على طلب وثيقة الإقامة من المختار.
 - ٧- أخذ نسبة مئوية معينة من الأراضي والبيوت التي يتم بيعها.
 - ٨- جمع جلود الأضاحي وبيعها لحساب الخط.
 - ٩- أخذ ضريبة نسبية من السجائر الفاخرة المصنوعة عليها من الجيلتين والتي تباع بـ ٢٠ (عشرين) ليرة.
 - ١٠- تشغيل الأقسام التي تم الانتهاء من إنشائها في خط حديد الحجاز،

²⁴⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O. Connor, Damascus, December 15, 1903.

والحصول على دخل ١,٠٠٠ (ألف) ليرة عثمانية في الشهر الواحد.^(٢٤٧) لقد تم استخدام طوابع سكة حديد الحجاز في كل المعاملات الرسمية ضمن الأراضي العثمانية، لتأمين الإيرادات لصندوق الخط المالي. ورغم كل هذه الضرائب الإضافية والثقيلة التي حملها الشعب العثماني، لم يشك الشعب العظيم أبداً، وأبدى صبراً يستحق التقدير والشكر، لإتمام خط حديد الحجاز بأقصى سرعة ممكنة، لأنه اعتبر هذا العمل مسؤولية ينبغي أن تؤدي من أجل مصلحة الأمة والمسلمين.

ووفقاً لحسابات وتوقعات الإداريين الإنكليز، فإن معدل الدخل السنوي الذي سيؤمن من المصادر المذكورة أعلاه لخط الحجاز سيصل إلى ٢٥٠,٠٠٠ (مئتين وخمسين ألف) ليرة عثمانية وزيادة، وهو مبلغ لا يُستهان به أبداً؛ إذ هذا المبلغ سيمكّن الدولة العثمانية من إتمام الخط بكل سهولة دونما عناء من نقص مادي. وفي حال الزيادة في هذا المبلغ ستتمكّن الحكومة العثمانية من شراء القاطرات والمقطورات أيضاً.^(٢٤٨)

وعلاوة على المصادر المالية التي تم ذكرها آنفاً، فقد كانت هناك مصادر أخرى مهمة تُخطط أن تستخدم لاحقاً خلال إنشاء الخط؛ إذ كان يوجد على مسار الخط معدن الفوسفات بالقرب من منطقة السلط، ويوجد على خط حيفا-درعا وبالقرب من مدينة حماه، معدن الكبريت الذي تشرف عليه الإدارة العامة لخط حديد الحجاز.^(٢٤٩)

وقد شكلت الإيرادات العنصر الآخر من المصادر، حيث وصلت هذه الإيرادات في عام ١٩٠٥ إلى ١٠٠,٠٠٠ (مائة ألف) ليرة عثمانية تقريباً.

²⁴⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

²⁴⁸ IOR: L/P&S/10/12; Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

وكما قيل؛ إن تشغيل الخط الواصل إلى عمان، كان يغطي بإيراده كل مصاريف الخط الذي يصل معان. وحسب رأي المهندس "مايسنر"، فقد تراوح الإيراد السنوي من الطوابع والمصادر الأخرى من ٣٥٠,٠٠٠ (ثلاثمائة وخمسين ألف) إلى ٨,٧٤٠,٠٠٠ (ثمانية ملايين وسبعمائة وأربعين ألف) فرنك. كما كان هذا المبلغ -برأي مايسنر- يغطي -بكل سهولة- تكاليف الخط بأكمله. أما من أجل الحصول على الدعم المادي هذا، فكان لا بد أن تُتخذ بعض القرارات وتوضع بعض الترتيبات. وقد وجب من أجل ذلك أن يتم ما يلي:

- ١- تعيين المسؤولين والمدراء للإشياء.
- ٢- شراء الأراضي المحددة وإجراء المفاوضات من أجل ذلك.
- ٣- دراسة المسار بكامله وإعداد المخططات اللازمة.
- ٤- تأمين القاطرات والمقطورات.^(٢٥٠)

ولا شك أن وجود الوسائل العديدة في تأمين المبالغ اللازمة لإنشاء الخط، لعبت دوراً مهماً في ظهور فكرة المشروع وتنفيذه. وقد تم حتى ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٥ العثور على مبلغ ٤٦,٧ مليون فرنك من أجل ذلك، مما يعني أن الإيراد السنوي هو ٧,٥ فرنك. هذا وقد بقي مبلغ ٨,٢٥ مليون فرنك بيد الإدارة العامة لخط حديد الحجاز، بعد سداد جميع المصاريف. فمثلاً، بدا في عام ١٩٠٥ فائض في الميزانية قدره ٢٧,٥٢٤,٢٧٤ قرشاً. فكان مبلغ الإيرادات الإجمالي ٢٥٠,٢٣٧,٦٢١ قرشاً، إلا أن مبلغ النفقات كان ٢٢٤,٧١٣,٣٤٧ قرش فقط، في حين تم الحصول على المبلغ الإجمالي؛ ٩٢,٠٥٤,٧٧٣ قرشاً منه، من المصادر المختلفة، و ٨٨,٤٤٨,١٠١ قرش من التبرعات، و ٣٠,٣٩٩,٣٠١ قرشاً

من السلطان والمصرف الزراعي، و ٣٦,٩٩٩,١٢٧ من أرباح صرف العملات المتنوعة التي تبرع بها مسلمو العالم. كما تم الحصول على مبلغ ١,٤٦٧,٥٠٥ قرش من إيراد الخطوط التي تم تشغيلها عقب الانتهاء، ومن الضرائب التي أخذت من المناطق التي تقع على مسار الخط. وقد قام فرع حيفا بتأمين ٦,١٩٠,٣٣٦ قرشاً من المبلغ المذكور أعلاه، من أجل نقل المعدات الإنشائية. وأما مجموع النفقات التي تم صرفها فبلغ ٢,٢١١,٠٨٠ ليرة عثمانية.^(٢٥١)

ولعل كل هذه الأرقام السطحية تبين ضخامة المبالغ التي جُمعت من مصادر مختلفة متعددة. فمثلاً، تم جمع مبلغ ٤٦,٧ مليون فرنك من بدء عملية الإنشاء حتى عام ١٩٠٥. ولعلنا لا نبالغ إن قلنا أن الخط لم يواجه أي صعوبة مادية طوال مدة إنشائه.^(٢٥٢)

ويمكن أن نبين فيما يلي مصادر التمويل والنفقات التي تم الحصول عليها حتى عام ١٩٠٦:^(٢٥٣)

جدول التمويل

الرقم	مصادر التمويل	قرش/ليرة
١	من التبرعات	٨٨,٤٤٨,١٦١,٣٩
٢	من الإيرادات المختلفة	٩٢,٠٥٤,٧٧٣,٢٩ $\frac{1}{4}$
٣	من المدفوعات التي قُدمت إلى المصرف الزراعي	٣٠,٣٩٩,٣٠١,١٤
٤	من أرباح تبادل العملات الأجنبية إلى الليرة العثمانية	٣٦,٩٩٩,١٢٧,١٥
٥	من الدخل الذي تم من أجر نقل الركاب والبضائع في الخطوط التي تم تشغيلها بعد الانتهاء مباشرة.	٦,١٩٠,٣٣٦,١٦ $\frac{1}{4}$

²⁵¹ الوثيقة نفسها.

²⁵² الوثيقة نفسها.

²⁵³ IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

٦	من مساهمات المقاطعات والمؤازات الأخرى.	$١,٤٦٧,٥٠٥,٢٦ \frac{١}{٤}$
٧	من ضريبة رواتب العمال والموظفين.	١٠٠,٨١٣,١٤
٨	من عربون الورشات المتعددة التي عرضت للبيع (٩)	١,٨١٦,٧٨٧,٣٨
المجموع		$٢٣٧,٤٧٦,٨٠٧,٣٢ \frac{١}{٤}$
٩	من بيع المجبديّة الواحدة بـ ١٩ قرش، وبيع الليرة الواحدة بـ ١٢٠ قرش وثلاثين قطعة، كما عدت الليرة الواحدة عند الشراء بـ ١٠٠ قرش، وموارد أخرى.	$٤,٢٣٩,١٨٦,٤ \frac{١}{٤}$
كامل المجموع		$٢٥٧,١٧٦,٨٠٧,٣٢ \frac{١}{٤}$

أما الرواتب التي تم دفعها لعمال وموظفي الخط والنفقات والمصاريف الأخرى فيمكن سردها كالتالي:

جدول المصاريف

الرقم	موضع النفقات	قرش/قطعة
١	القضبان الحديدية والقطع الخشبية والحديدية	٣٧,٥٦٣,١٨٥,١
٢	القاطرات والمقطورات التي ستنقل الركاب والمعدات.	$١٦,٨٧٧,١٨٣,١١ \frac{١}{٤}$
٣	الألات التقنية والفنية التي ستستخدم في موازنة الجسور وكسر الأحجار وغيرها.	٣,٣١٦,٩٧١,٣٢
٤	القضبان الفولاذية والقضبان الخشبية.	٢٦,٦٥٢,٠١٨,٣٨
٥	المعدات الخشبية للكلس، والاسمنت، وخطوط التلغراف.	$٤,٩٥٨,٤١٤,٥ \frac{١}{٤}$
٦	الرواتب	١١,٨٢٧,٢٩٥,١٣
٧	مصاريف السفر	٣٢٠,٢٦٦,٣
المجموع		١٠١,٥١٥,٣٣٤,٢٩
٨	المبالغ التي حددت في عقود الشراء وعرايين أكياس الكلس التي تم شراؤها.	٢,٢٣٠,٢٩٤,٢١
٩	الضريبة التي تم دفعها إلى شركة رصيف بيروت لنقل المعدات الإنشائية للخط.	٤٨٤,٥٢١,٠

١١٦,٨٧٧,٨٦,٣٧ $\frac{1}{4}$	النفقات الإنشائية، والرواتب التي دُفعت إلى المتعهدين التقنيين، وأعمال تسوية الخط، ومد السكك الحديدية، ومكافأة الجنود والضباط.	١٠
٢٢١,١٠٨,٠١٢,٨ $\frac{1}{4}$	المجموع	
٧,٩٤٣,٦٢٠,٢	التقسيم، والإدارة، الشراء، والمصاريف الأخرى.	١١
٢١٣,١٦٤,٣٩٢,٦ $\frac{1}{4}$	المتبقي	
٥٦,٢٩٨,٩١٤,٠	النفقات التي تم صرفها لخط حيفا.	
١٤٧,١٤١,٤٧٨,٦ $\frac{1}{4}$	النفقات التي تم صرفها لكافة خط الحجاز.	
٢٠٣,٤٤٠,٣٩٢,٦ $\frac{1}{4}$	المتبقي	
٩,٧٢٤,٠٠٠,٠	أسعار القضبان الحديدية التقويمية والقطع الأخرى.	
٢١٣,١٦٤,٣٩٢,٦ $\frac{1}{4}$	المجموع	
النفقات الأخرى التي ليس لها علاقة مباشرة بإنشاء الخط.		
الرقم	موضع الصرف	قرش / قطعة
١	نفقات التنقل والقرطاسية التي صُرفت لجمع التبرعات.	١,١٢٠,٧١٢,٢٨
٢	نفقات النقل والضمانات التي صُرفت أثناء تبديل العملات الأجنبية إلى المجيدية.	٦٧٠,٧٠٠,١١
٣	نفقات صناعة وسام سكة حديد الحجاز.	١٧٠,٩٩٨,٢
٤	نفقات الأولويات.	١,٦٣٦,٩٢٤,١٧
المجموع		
	حجم النفقات التي تم صرفها سابقاً.	٢٢١,١٠٨,٠١٢,٨ $\frac{1}{4}$
مجموع النفقات		
١	المبلغ النقدي الموجود في الحساب الجاري في المصرف العثماني.	٢٢,٧٩٢,٣٢٤,٢٣
٢	المبلغ النقدي الموجود في الوزارة المالية.	٧٩٠,١٠٨,١٠ $\frac{1}{4}$
٣	المبلغ النقدي الموجود في الحساب الجاري في المصرف الزراعي.	٢,٥٩٦,٥٣٤,١٨ $\frac{1}{4}$

٤	المبلغ النقدي الموجود في المصرف العثماني.	٤٢٢,١٠٨,٢٩
٥	المبلغ النقدي الموجود لدى اللجنة السورية.	١,٤٥٠,٩٧١,١٨ $\frac{1}{4}$
٦	المبلغ النقدي الممنوح من قبل المصرف الزراعي للخط والموجود في الحساب الجاري له.	٩٥,١١٥,٣٢
٧	المدفوعات التي صرفت لدار صك النقود لتبديل العملات الأجنبية إلى الليرة التركية.	١٤٨,١٦٦,٣٤
٨	المبلغ الموجود في اليمن لتبديله إلى العملة الأجنبية.	٢٢٨,٩٤١,٣٥
	المجموع	٢٨,٥٢٤,٢٧٤,١ $\frac{1}{4}$
	مجموع الإيراد	٢٥٣,٢٣٧,٦٢١,٢٨ $\frac{1}{4}$
	مجموع النفقات المصروفة	٢٢١,٧١٣,٣١٧,٢٦ $\frac{1}{4}$
	مجموع المبلغ النقدي المتبقي	٢٨,٥٢٤,٢٧٤,١ $\frac{1}{4}$

وقد رأى الإنكليز - حسب الجداول والأرقام المذكورة - عدم احتمال العدول عن تنفيذ المشروع في غضون بضعة سنوات قادمة، وذلك بسبب التمويل، بل بسبب عوامل أخرى. وقد وصلت إلى هذه النتائج حسب المعلومات التي توصلت إليها من مصادر وبيانات مختلفة.^(٢٥٤)

العقبات السياسية

نظرة البدو لخط حديد الحجاز:

إن مشروع خط حديد الحجاز أقلق العرب الذين كانوا يعيشون في المنطقة منذ القدم؛ لأنهم اعتبروا هذا الإنشاء خطراً على تجارتهم وعلى قوافل جمالهم التي اعتمدوا عليها في معاشهم، حيث كانت تحمل الحجاج إلى بيت الله الحرام؛ لذلك اتخذوا موقفاً سلبياً تجاه الخط وعارضوا إنشاءه بشدة، وقد أبدى أهالي مكة المكرمة والمدينة المنورة

²⁵⁴ IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

أيضاً موقفهم السلبي بدخول الخط إلى أراضي الحجاز.

كانت قبيلة "ولد علي" مستقرة في البادية في الجنوب الشرقي من مدينة "دمشق"؛ إذ كان بينها وبين قبيلة "الدروز" اصطدام دائم وصراع مستمر منذ القدم. وعندما مر خط "اللجا" الذي يقع بين مسمية-درعا، من منطقة تحتوي على كتل الحمم البركانية ويبلغ ارتفاعها ١٠-١٢ م في جبل الدروز، قام اللصوص من الدروز العرب باتخاذ هذه المنطقة مسكناً وملجأ لهم، الأمر الذي جعل المنطقة غير آمنة بالنسبة للمسافرين عبر الخط. والغريب في ذلك أنه لم يظهر هنا أي اعتراض أو مخالفة في إنشاء الخط، ونظرًا لذلك فقد أقامت الدولة العثمانية في "مسمية" ثكنة عسكرية لحراسة المنطقة من هؤلاء.

كان دروز الجبل أناسًا هادئين، وقد مارسوا تجارة الذرة والذخائر الأخرى عبر محطتي إزرع وغزالة بشكل عام، بالإضافة إلى أنهم تسلّحوا بشكل جيد بأسلحة ثقيلة؛ إذ كانوا يملكون ١٠,٠٠٠ قطعة من البندقية البريطانية التي تحمل علامة "مارتيني"، وغيرها من العلامات الثقيلة.

وعليه، فإن أهل سهول حوران عرفوا بطبائعهم القتالية أيضًا، حيث حملوا هم أيضًا أسلحة من ماركة مارتيني؛ إذ لم يكن من الغريب أن يصادف المسافر رجالاً مسلحين بسلاح مارتيني على مدى مسار الخط. هذا وقد عاش دروز الجبل في القرى، وزرعوا بعض سهول دمشق التي كان يتمّ منها إرسال الحبوب والقمح إلى حيفا، وفي حين كان سكان حوران يعيشون في حوزة الدولة العثمانية إلا أنهم كانوا أصحاب مشاكل واضطرابات على الدوام.

وكانت حوران تحت إدارة متصرف (رئيس) يسكن في منطقة الشيخ مسكين، كما وُجد في عمان ووادي الزرقاء أيضًا أناس من أصل شركسي؛

إذ كان هؤلاء - وإن لم يبدوا ارتباطاً وثيقاً مع الدولة العثمانية - بمثابة درع يصدّ هجمات البدو.^(٢٥٥)

وقد وُجد بين درعا ومعان قبيلتان كبيرتان، هما قبيلة بني صخر وقبيلة عدوان. وكانت قبيلة عدوان واسعة المساحة والأراضي. إلا أن هاتين القبيلتين كانتا بين الحين والآخر تقومان بهجمات على خط حديد الحجاز، وإما اقتلعت القضبان الحديدية وإما ألقَتْ على الخط صخوراً كبيرة لمنع سير القطار. وعليه، فإن الدولة العثمانية قامت بالدعم المادي لشيخ هذه القبائل لمنعهم من هذه الهجمات وردّها.^(٢٥٦)

فقبيلة عدوان التي يرأسها علي دياب الملقّب بـ"الشيخ السلطان"، استوطنت المناطق القريبة من السلط، وقبيلة بني خصر التي تزعمها رميح بن فيصل، فاستوطنت المناطق الشمالية، بينما كانت القبيلتين في اصطدام واشتباكات دائمة فيما بينها.

أما قبيلة عنيزة والرولة اللتان كانتا من أكبر القبائل في الصحاري الشرقية، لم تقتريا - إلا في حالات نادرة - من الخط الحديدي. ومن جانب آخر فقد كانت القبائل التي تعيش في جنوب تبوك تبدي عداءً غير طبيعي لإنشاء الخط، منها قبيلة بني عطية التي انتشرت في مناطق معان وتبوك ومدائن صالح وسيّطرت عليها، حيث اشتهرت هذه القبيلة بقطع رؤوس الجنود المنفصلين أو المبتعدين عن كتائبهم، وتنظيم هجمات على مواقع الإنشاء. وكانت نتيجة إحدى هذه الهجمات - على سبيل المثال - قتل أبناء هذه القبيلة رئيس مجموعة عملٍ وأربعة آخرين من زملائه في الصحراء.

وكانت قبيلة الشرارات التي قطنت شرقي تبوك، من إحدى القبائل التي

²⁵⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁵⁶ الوثيقة نفسها.

اتَّفقت مع قبيلة بني عطية. كما عقدت قبيلة بني عطية صلة وطيدة وعلاقة دائمة مع قبائل جبل شمر، وسارت معها على نفس المنهج العدواني. وقد ترأس قبيلة بني عطية الشيخ حرب بن عطاء، القاطن -بشكل عام- بالقرب من منطقة تيماء.

كما كانت قبيلة "الفقرا" أو "الفقير" التي ترأسها الشيخ مطلق وشباب من المتفقيين مع قبيلة بني عطية على العداء للخط أيضاً. وعادت الخط أيضاً قبيلة ولد سليمان -أيضاً- التي كان يديرها الشيخ "العسكري" وهي من إحدى بطون قبيلة بني عطية.

في حين كانت هناك قبيلة أخرى قوية، حكمت المنطقة التي تقع بين مكة المكرمة والمدينة المنورة، اعترضت اعتراضاً شديداً ليس لإنشاء الخط فقط، بل على مد الخطوط التلغرافية أيضاً، وهي قبيلة بني حرب التي ترأسها الشيخ حمود.

كما اتَّفقت قبائل أخرى مع قبيلة بني حرب في منع عملية الإنشاءات، كقبيلة جهينة وقبيلة بلي التي تقع في شمال غرب المدينة المنورة؛ حيث قامت هذه القبائل بعرقلة الأمور وتوقيف عملية إنشاء الخط -ولو بشكل مؤقت- بالقرب من المدينة المنورة.

ومن جهة أخرى فقد كانت هناك بعض القبائل التي وقفت إلى جانب الدولة العثمانية وساعدتها في تنفيذ مشروع الخط بكل ما أوتيت من قوة، وهي قبيلة ابن الفادي التي تقع بين المدينة المنورة والساحل والتي يتزعمها الشيخ سليمان باشا، حيث نال الشيخ سليمان لقب الـ"باشا" بعد مؤازرته للدولة العثمانية وصدقه لها. (٢٥٧)

ولا شك أن زعيم قبيلة رابع، اعتُبر الرجل الأساسي في إدارة المنطقة،

حيث وقف وقبيلته إلى جانب الدولة العثمانية؛ لأنه آمن أن الخط سيزيد من أهمية منطقتهم التي يعيشون فيها؛ إذ سيتحول بذلك خط التجارة البحري ونقل قوافل الحجاج من مدينة "جدة" إلى الخط البري وهو خط حديد الحجاز، وهذا ما سيجلب لمنطقتهم الحركة والنشاط في التجارة والمعيشة. (٢٥٨)

الأسباب التي دفعت البدو إلى المعارضة في إنشاء الخط:

لقد اضطرب البدو واستولى عليهم الخوف عندما همت الدولة العثمانية بإيجاد سفن بخارية لنقل المعدات الإنشائية إلى مدينة رابغ، وعندما قامت ببناء رصيف في مدينة رابغ، حيث كان البدو يعززون التنقل عبر قوافل الجمال بين مكة المكرمة والمدينة المنورة، وكذلك بين المدينة المنورة والساحل. وأما السبب الكامن وراء هذه المخاوف هو اعتقادهم أنه في حال إنشاء خط حديد الحجاز، سيصابون بأضرارٍ مادية فادحة، حيث سيتحوّل خط الذهاب إلى المدينة المنورة، من طريق ينبع إلى طريق حيفا أو دمشق على متن القطار.

ونظرًا لهذه المخاوف فقد قامت قبيلة ولد محمد، وجهينة، وحوازم، وحميدة، وقبيلة بني علي باعتراض شديد على إنشاء خط حديد الحجاز وخلقت المشاكل المستمرة له. وقد حاول شريف مكة بالتعاون مع "بحري" باشا، حلّ هذه المشاكل التي سببها القبائل المذكورة وتهدئة الأوضاع، ولكن دونما نجاح. (٢٥٩)

لم تلقِ الحكومة العثمانية أو مديرية إنشاء خط حديد الحجاز بالألّا، للعداء الذي أبدته قبيلة بني رشيد المستوطنة منطقة هایل التي تبعد عن

²⁵⁸ IOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, February 18, 1908.

²⁵⁹ معظم هذه الأسلحة كانت من نوع "مارتيني"، كما تم إدخال هذه الأسلحة غير القانونية عن طريق موانئ سورية، وذلك من قبل بعض أهل حوران وبعض اللبنانيين وبعض القبائل الكائنة في جنوب شرقي دمشق، أما بعض الأعراب القاطنين في شمال غرب أراضي الحجاز فكانوا يدخلون هذه الأسلحة من المرافئ الموجودة على ساحل البحر الأحمر. انظر: FO: ٢٤٤/٢١٩، Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April, ٢١٩/٢٤٤، ١٩٠٩.

الأخضر أو المعظم بثمانية أيام مشياً على الأقدام، وكذلك لم تهتم بالعداء الذي أعلنه بعض البدو احتجاجاً بأن الخط يهدد حريتهم؛ حيث قام هؤلاء البدو بشنّ الغارات والهجمات على مجموعات العاملين في الإنشاء. فمثلاً، هجموا على العاملين بالقرب من منطقة الأخضر، وقاموا بنهب الجنود المبتعدين عن مجموعاتهم أو قتلهم.^(٢٦٠) كما أدت الهجمات إلى تخريب خطوط التلغراف أيضاً.^(٢٦١) هذه الهجمات العصائية خلقت مع مرور الزمن فكرة أن الخط لا يمكن أن يصل إلى المدينة المنورة دون إزالة هذه العصابات البدوية. ومع ذلك تمكّنت الدولة العثمانية -في بعض الأحيان- من التقاط البنادق والذخائر التي حاول بعض البدو إدخالها إلى البلاد بطرق غير مشروعة. فتم -على سبيل المثال- القبض على ٣٥٢ بندقية و ١٢,٠٠٠ ذخيرة من قبل الجنود العثمانيين أثناء إدخالها عن طريق الساحل في جنوب جدة تهريباً.^(٢٦٢)

وفي شتاء ١٩٠٨ ازدادت هجمات بعض البدو التخريبية التي أودت بحياة العديد من الجنود والبدو معاً؛ إذ كان البدو يخططون لتدمير مسافة طويلة جداً من الخط تقدّر بنحو ٢٠٠ كم بين المدينة المنورة ومحطة هدية، وقد تمكّنوا في نهاية المطاف من تخريب كيلومتر واحد من الخط، ولكن أعيد إنشاؤه من جديد من قبل الدولة العثمانية.

ووفقاً لما ورد في المصادر، أن المشير كاظم باشا -المسؤول عن إنشاء خط حديد الحجاز- عندما قدم المدينة المنورة في ١٠-١٢ يناير/ كانون الثاني ١٩٠٨، وأراد أن يذهب إلى مدينة رابع برفقة ١,٠٠٠ جندي

²⁶⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁶¹ FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.

²⁶² FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

ونيف، فتعرض في منطقة "بئر الماشي" لهجوم عصابة من الأعراب، مما أدى إلى قتل حوالي ٨-٩ جنود عثمانيين، وثلاثة من المتمردين. كما ورد في المصادر أن المشير كاظم باشا عند عودته إلى مكة المكرمة ومشاركته في احتفالات العيد، قام بإرسال برقية إلى إسطنبول مذكراً إياها أنها كانت قد وعدته بمؤازرتها وإرسال ٣٠,٠٠٠ جندي إليه؛ فيهم الفرسان والمشاة والضباط المهندسين، وذلك من أجل استمرارية إنشاء الخط وتأديب العصابة وردع هجماتهم.

ونتيجة للمعارك المذكورة التي حدثت بين كاظم باشا والبدو، أُغلق الخط الممتد من ينبع إلى المدينة المنورة عن خدمة نقل الحجاج لمدة مؤقتة، كما قام المشير كاظم باشا بسجن ثمانية من شيوخ القبائل، الأمر الذي أثار غضب بعض البدو، ولكن أطلق كاظم باشا فيما بعد سراح هؤلاء الشيوخ - حسب ما قال هو- بتعليمات تلقاها من إسطنبول. وبعد هدوء الأوضاع استمر خط ينبع-المدينة المنورة في نقل الحجاج، وانطلقت أول قافلة جمال تتألف من ٦,٠٠٠ شخص من ينبع إلى المدينة المنورة من جديد.^(٢٦٣)

وفي يوليو/تموز ١٩٠٠ قامت فصيلة من بدو قبيلة حرب بشن هجوم في الليل على معسكر عثماني في بئر رماح الذي يبعد عن المدينة المنورة بنحو ٣,٢١٨ م، إلا أن هذا الهجوم أدى إلى قتل عدد كبير من البدو؛ لأن العثمانيين تلقوا نبأ الغارة قبل بضع ساعات من حدوثها، هذا ما جعل الجنود يتمركزون في مواقع على التلال ويوقعون البدو في الفخ، وقد كان البدو يجهل ذلك، فحاصروا المعسكر من جميع أطرافه في الساعة الحادية عشر ليلاً، وكان عددهم يقارب ١٠٠٠-١٥٠٠ شخص، فأمطرهم الجنود بالرصاص، وقُتل نتيجة هذه الغارة حوالي ٣٠٠-٣٥٠ بدوي

²⁶³ IOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, February 18, 1908.

وأصيب الكثير منهم بالجروح، كما تم الحصول على ٥٠٠ بندقية من أسلحة، بينما تم القبض على ثلاثة بدويين وأرسلوا إلى المدينة المنورة من قبل المحافظ "عثمان" باشا للتحقيق.^(٢٦٤)

وبعد التحقيق الذي أجري مع هؤلاء المتمردين الثلاثة تم معاقبتهم، ثم أرسلت قوات عسكرية إلى قبيلة بني علي وألقي القبض على ١٢ شخصاً من أفراد القبيلة ووضِعوا في السجون. ومع هذا كله لم يكفَّ هؤلاء البدو عن الهجمات، بل شنوا هجوماً كبيراً على القوات العثمانية في المدينة المنورة، ولكن دارت الدائرة عليهم بالهزيمة مرة أخرى ورجعوا على أعقابهم.^(٢٦٥)

ومن جهة أخرى قام أفراد من قبيلة بني سالم بهجوم على خط حديد الحجاز في شمال المدينة المنورة، بينما كان لقبيلة بني سالم سمعة جيدة ومكانة رفيعة بين القبائل، وكانت من قبلُ قد ساندت الدولة العثمانية ووقفت إلى جانبها، ولكن سرعان ما بدلت موقفها تجاه الحكومة العثمانية وأعلنت عداها للدولة وقامت بتدمير وتخريب الخط بين الحين والآخر، إلا أن الخطوط التي تخربت أعيد إنشاؤها من قبل الجنود والمهندسين العثمانيين. ولكن البدو لم يتوقفوا عن غاراتهم على الخط وعلى العاملين فيه أبداً، كما أودت هذه الغارات بحياة الكثيرين من الجنود والمتمردين في آن واحد، وأوقعت العديد من الجرحى والمصابين.^(٢٦٦)

ونتيجة كل هذا الغضب لم يحطّم البدو خط حديد الحجاز فحسب، بل اعتدوا على القوافل أو منعوهم من الرحلات ونقل البضائع.

²⁶⁴ FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30th, 1908.

²⁶⁵ الوثيقة نفسها.

²⁶⁶ FO: 195/2286, Charge d'Affaires, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.

ف عشيرة حميدة المنتسبة إلى قبيلة بني سالم مثلاً، قطعت الطريق على قافلة كانت قد انطلقت من مدينة ينبع، ومنعتها عن مواصلة سيرها، وذلك بعد مضيّ يومين من انطلاق القافلة. وكذلك طريق "جدة" ومكة المكرمة كانتا بمثابة موقع للبدو للاعتداءات والنهب. فحدث سنة ١٩٠٨ في أواخر شهر يوليو/تموز، أن قطع البدو طريق قافلة خرجت من مكة إلى "جدة" واغتصبوا ٣٥ جماً محملاً بالسُّكر والبضائع المتنوعة.^(٢٦٧)

لقد هجم البدو على كل شيء يخص خط حديد الحجاز؛ هجموا على القوارب وسفن الشحن الصغيرة وحتى على الأرصفة!.. ولا بد لنا هنا من أن نذكر حادثة هجوم بعض البدو على سفينة صغيرة محملة بالقمح لتاجر إنكليزي من الهند، حيث غار قراصنة من الأعراب على هذه السفينة -وهي راسية على ساحل المعجز- ونهبوا كل ما فيها من قمح بعد تقييد قبطان السفينة وطاقمه المؤلف من ستة أشخاص.

وعلى أثر ذلك قام صاحب السفينة القاطن بـ"جدة" بتقديم شكوى إلى السفارة الإنكليزية الكائنة في مدينة جدة يطلب فيها ٢٤١ جنياً استرلينياً تعويضاً عن خسارته، فقامت القنصلية الإنكليزية بمراجعة أحمد باشا لحل المشكلة، هذا وقد دفع أحمد باشا ٢٠ استرلينياً لعودة طاقم السفينة إلى الهند، ووعد القنصلية الإنكليزية بأداء التعويض المذكور خلال شهر واحد فقط.^(٢٦٨)

إن مشكلة البدو لم تكن هي الوحيدة التي واجهت الخط، إنما كانت هناك مشكلة أخرى مهمة للغاية، وهي "الأقارب عن ظهور المهدي"؛ إذ انتشرت في "جدة" روايات عن ظهور المهدي في مدينة عسير، وأدعى

²⁶⁷ FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30th, 1908.

²⁶⁸ الوثيقة نفسها.

أن رصاص البنادق لا تؤثر فيه أبداً، إلا أن الحكومة العثمانية لم تبد أي اهتمام بهذه الأقاويل الباطلة أبداً.^(٢٦٩)

التدابير التي اتخذتها الدولة العثمانية ضد هجمات البدو:

لقد اعتمدت الدولة العثمانية -من أجل التغلب على هجمات بعض البدو- سياسة الإسراع في إنشاء الخط وتقديم الدعم المادي لزعماء القبائل البدوية.

إن السلطان عبد الحميد الثاني قام بدعم كثير من شيوخ القبائل مادياً ليؤمن خط حديد الحجاز من الهجمات التخريبية العدائية. هذه السياسة كانت مؤثرة جداً على قبيلتي بني صخر وعدوان بين دمشق-معان، أما القبائل التي سكنت المناطق الجنوبية، فكان من الصعب إقناعها والسيطرة عليها بهذه الطريقة.^(٢٧٠)

هذا وقد وجه السلطان عبد الحميد الثاني الأوامر لإتمام الخط الذي يمتد حتى مدائن صالح بأقصى سرعة، وتابع التنفيذ عن قرب، ونتيجة لهذا الاهتمام تم إنجاز الخط بسرعة لا يستهان بها.

أما الطريقة الأخرى التي اعتمدت عليها الدولة العثمانية في إنشاء الخط، فكانت تنظيم برامج افتتاح الخط وإقامة الدعاية له. فمثلاً، أقيمت الاحتفالات المهيبة عند بلوغ الخط مدينة تبوك، كما تم -قبل بدء الاحتفالات ببضعة أيام- اجتماع في تبوك حضره الشيوخ والزعماء البارزين والموظفين في منطقة مدائن صالح وتبوك، ثم أعد لهم قطار خاص لينقلهم إلى دمشق برفقة والٍ وموظفين مخصصين لهذه المهمة،

²⁶⁹ FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908.

²⁷⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

وذلك بهدف الدعاية والتعريف، وبغاية إشراك هؤلاء في احتفالات التدشين. وقد تم أخذ التدابير اللازمة من قبل الدولة العثمانية وتحمل كافة مصاريف التكلفة لهذه الرحلة. وعند العودة إلى تبوك سعت الدولة إلى أن يحضر الاحتفالات أيضاً الشخصيات الدينية، ولهجت الألسنة بالدعوات الكريمة للسلطان عبد الحميد الثاني.

هذه الاحتفالات حققت مبتغاها وقللت من عداء معظم البدو للخط بشكل واضح. ولكن الدولة العثمانية لم تطمئن لهذه الحالة، مما جعلها تتخذ التدابير الأمنية اللازمة، لا سيما أثناء إنشاء خط مكة المكرمة- جدة،^(٢٧١) لدحر الهجمات العدائية المحتمل وقوعها من قبل بعض البدو؛ فوضعت في المحطات المختلفة كتائب فرسان من الجنود لحراسة الخط، كما تم توظيف كتيبي مشاة مدعمتين بالجمال، لتصليح وحفظ خطوط التلغراف الممتدة بين معان والمدينة المنورة والعقبة من غارات البدو.^(٢٧٢)

لقد تم بناء المحطة الكائنة في جنوب تبوك بطريقة خاصة، حيث جعل فيها منفذ يسع عشرة أشخاص عند هجوم البدو على البناء، وقد أقيمت أبنية المحطات بالحجر على مساحة تبلغ ١٢×١١ م، وتتألف من أربع غرف، في حين كانت بعض الأبنية تتألف من ست غرف، وكان للمحطة مدخل واحد يتكوّن من باب حديدي يُفتح إلى حديقة صغيرة، كما وُجد في الحديقة خزّان ماء حجري وبئر ماء. بالإضافة إلى ذلك فقد تم استخدام إحدى الغرف كمستودع تُدخّر فيه احتياجات وأمتعة تكفي لأسبوعين كاملين. وقد أقيمت جدران بارتفاع ٢,٥ م، وتم بذلك تكوين مخازن، أما ارتفاع المبنى فكان يبلغ خمسة أمتار، كما فتحت

²⁷¹ IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. (H.R.O' Conor.) to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

²⁷² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

نوافذ صغيرة بقطر ٥٠ سم^٢ بالقرب من سقف المبنى. في حين كان يتم الصعود إلى سطح المبنى -المسطح من قضبان حديدية- من الحديقة، أما الجدران العلوية فأنشئت بارتفاع ٥٠ سم فقط وبدون منافذ، لذلك أوقدت المدافع والنيران في المنافذ السفلية فقط، كما وُجد أمام باب المدخل شرفة أيضاً.

وفضلاً عن التدابير التي أُتخذت ضد هجمات البدو فقد تم إنشاء مستودع خاص في معان أيضاً، وعيّن لحمايته فرقة من جنود المشاة ورجال أمن محترفين، وكذلك تم وضع حامية وبصعة جنود من كتيبة الحجاز في منطقة العقبة، وبالتالي أقيمت ثلاث محطات أمنية على طريق العقبة تحتوي على ٥٠ جندي. ويمكن أن نبيّن هذه المواقع في الجدول الآتي:

الموقع	الكيلومتر
معان	-
عافولا	٢٨
جويره	٤٠
أبو الحيران	٢٨
العقبة	٢٠
المجموع	١١٦

على الجانب الآخر فقد استطاعت بعض القبائل الكبيرة أن تجمع ٢٠,٠٠٠ شخص من القبائل البدوية المختلفة، وتم تخصيص ٤,٠٠٠ فارس من هؤلاء كفرع استكشافي. وقد استطاع هؤلاء البدو اجتياز مسافة ١٠٠ كم تقريباً في اليوم الواحد، كما لم يكن لدى الدولة العثمانية مواقع دفاعية أو مخافر تستطيع مقاومة هذه القوات المتنقلة باستمرار.

لقد وُجد في منطقة "جويرة" مكتب تلغراف (برقية) ومخفر يحتوي

على ٨٠ شخصاً. أما الموقف الأول عند الوصول إلى عافولا، فكان على مرتفع يبلغ ١,٤٠٩ م، وذلك بعد الانخفاض التدريجي من معان، وقد وُجد في هذه المناطق منابع مياه صغيرة، ولعل الآثار الرومانية القديمة دليل على أن هذه المنطقة سُكنت في القدم.

وأما الموقف الثاني فكان منطقة حجرية وعرة يبلغ ارتفاعها ٢٤٣ م تقريباً، وهي امتداد لمنطقة "بطن الغول". وقد كانت منطقة "جويرة" الواسعة تقع في وادٍ يكاد يخلو من الماء تماماً، باستثناء منبع صغير كان بجوار المنخفض الموجود هنا.

وأما الموقف الأخير، فكان وادي "اسم" المنبسط على مساحة ١,٦٠٠ م، والممتد بانحدار نحو منطقة العقبة، وقد وُجد في هذا الوادي المحاط بالصخور، بضعة ينابيع ماء صغيرة لا غير.^(٢٧٣)

تقويم الإنكليز خط حديد الحجاز:

لقد أدرك الإنكليز منذ أول خطوة في إنشاء سكة حديد الحجاز، أنه سيشكل عائقاً كبيراً وخطراً جسيماً أمامهم في المنطقة. كما أدركوا أن السلطان عبد الحميد الثاني سيستعيد مكانته الرفيعة وقوته المسلوبة منه من جديد بواسطة هذا الخط، الأمر الذي يبيّن مدى أهمية خط حديد الحجاز في المنطقة. وقد برزت هذه الأهمية عندما حصلت نتائج وتأثيرات إيجابية في منطقة "نجد". ليس هذا فحسب، بل كانت بريطانيا تعلم أن إنشاء خط حديد الحجاز سيؤدي إلى انعدام وجودها السياسي لا سيما في الضفة الغربية من الخليج العربي الإيراني. وعليه، فإن إنشاء خط حديد الحجاز سيفقد السيطرة على منطقة "نجد" من جهة بصرى وبغداد ومدائن صالح، ويعيد حكم الدولة العثمانية على المنطقة كاملةً

من جديد. وفي حال وصول الخط إلى مدائن صالح - حسب رأي الإدارة البريطانية - سيتم الاقتراب من منطقة: هايل " مسافة خمسة مخافر فقط، ومن ثم سيعي العثمانيون أهمية هذه المنطقة على أكمل وجه. ورغم اعتقاد بريطانيا باستحالة انتهاء هذا المشروع الضخم، إلا أنها لم تتوان عن أخذ التدابير اللازمة لمنع تنفيذه.^(٢٧٤)

