

الفصل الرابع



الطرق السياحية، الحالة الجغرافية، الخطوط

الطرق السياحية، الحالة الجغرافية، الخطوط

الطرق السياحية، الموانئ والحجاز

واصل المسافرون رحلتهم إلى الحجاز عبر خمسة موانئ أثناء إنشاء

المشروع، وهي:

١- ينبع أو ينبع البحر

٢- الrais

٣- رابع

٤- جدة

٥- الليت

كما سلكت قوافل الحجاج أو الجنود العساكر أو التجّار... طريقين

اثنتين بين ينبع والمدينة المنورة وهما:

أ- طريق ينبع والحمراء التي تمر عبر مصوّل وبئر سعيد.

ب- طريق ينبع والحائط التي تعبر جبال العدو القصوى أو العدو

الذي، وقد اتصلت هذه الطريق بالطريق الرئيسية التي تربط المدينة المنورة

بمكة المكرمة، كما استغرقت الرحلة من ينبع إلى المدينة المنورة عبر هذه

الطريق خمسة أيام.

وبالتالي كان هناك طريقان بين مكة المكرمة وجدة وهما:

أ- الطريق الرئيسية التي سلكها الحجاج والتي استخدمت لنقل

البضائع التجارية، كما وُجد على هذه الطريق ١٢ محطة وكان في كل

محطة مخافر أمنية وفرسان على الإبل يقومون بمهمة الحراسة.

ب- طريق صيدا التي تبدأ من وادي برك وتنتهي في مكة المكرمة.

وأما الذهاب من مكة المكرمة إلى المدينة المنورة فكان عبر أربعة طرق كلها تمر من مدينة رابغ، عدا الطريق الممتدة نحو الشرق، وهذه الطرق هي:

أ - طريق فعارة؛ تبدأ من رابغ وتنتهي في وادي فعارة.

١. طريق الغير؛ تبدأ من رابغ وتمتد عبر الـ "خير" وتنتهي في سته.

٢. طريق السلطانية أو طريق الحكومة التي تمتد عبر رابغ وبئر الشيخ

ثم بدر الصغيرة والجديدة.

٣. الطريق الشرقية التي تمتد نحو المدينة المنورة عبر مكة المكرمة

ومنطقة وادي الليمون والمكرية والحجرية.

٤. الطريق التي تمتد عبر بئر الشيخ، وبدر الصغيرة، والجديدة، ورابغ،

كما تم استخدام القطار على هذه الطريق في القسم الذي يقع بين بئر

الشيخ والسلطانية وطريق الـ "خير".

هذا وقد تم الاقتراح في أن يبقى خط مكة المكرمة-مزيريب الحديدي،

كخط رئيسي عند رحلة الحجاج من مكة المكرمة إلى دمشق. هذا وقد

كانت المسافة بين المدن والمحطات كالتالي:

الرقم	المدينة - البلدة	الساعة
١	مكة المكرمة - شادية	٣
٢	مكة المكرمة - وادي فاطمة	٧
٣	مكة المكرمة - عسفان	١٣
٤	مكة المكرمة - خليفة	٨
٥	مكة المكرمة - قديمة	٩

١٣	مكة المكرمة - رابع ^(٢٧٥)	٦
١٠	مكة المكرمة - باب المستورا	٧
١٢	مكة المكرمة - باب الشيخ	٨
٦	مكة المكرمة - بئر حصان	٩
١٣	مكة المكرمة - بئر قيس	١٠
١٤	مكة المكرمة - بئر علما	١١
١٤	مكة المكرمة - المدينة المنورة	١٢
١	مكة المكرمة - بئر عثمان	١٣
١٠	المدينة المنورة - جبور	١٤
١٠	المدينة المنورة - بئر نسية	١٥
١٤	المدينة المنورة - اصطبل عنتر	١٦
١٢	المدينة المنورة - هدية	١٧
١٢	المدينة المنورة - بئر الرعية	١٨
١٢	المدينة المنورة - بئر الجديد	١٩
٩	المدينة المنورة - قلعة زمرد	٢٠
١٢	المدينة المنورة - بئر غنيمة	٢١
١٠	مدائن صالح	٢٢
١٢	سوق العجوز	٢٣
٨	قلعة دار الحمراء	٢٤
١٥	قلعة المعظم ^(٢٧٦)	٢٥
٩	الصانع	٢٦
٨	دار الأخضر	٢٧
٢٨	دار المغيرة	٢٨
٨	أسيا - قلعة الحرامية	٢٩
١١	Ag	٣٠
١١	قلعة دار الحج	٣١
٣٢	المدورة	٣٢
١٤ $\frac{1}{4}$	العقبة - الشامية	٣٣
١٦ $\frac{1}{4}$	معان ^(٢٧٧)	٣٤

²⁷⁵ لقد وُجد مخفر في منطقة رابع؛ وهي من إحدى المناطق التي كان الحجاج يرتدون فيها إحراماتهم.

²⁷⁶ وهي منطقة تزخر بالمياه.

²⁷⁷ إنها منطقة خصبة ذات مناخ جيد، ويبلغ ارتفاعها عن سطح البحر ١٢٥٠ م.

٩	قلعة عنيزة	٣٥
١٥	El-Hana	٣٦
١٣	قطرانة	٣٧
١١	Bele kala	٣٨
١٦	قلعة نهر الزرقاء ^(٢٧٨)	٣٩
٨	المفرق	٤٠
١٦	مزيريب	٤١

كانت مدة المسافة بين مكة المكرمة ودمشق بالجمال تبلغ ٢٤ ساعة، أما بالقطار فبلغت خمس ساعات فقط، وأما مدة الرحلة من مزيريب إلى مكة المكرمة فكانت تبلغ ٤٣٧ ساعة، حيث كانت المسافة بينهما ٢,٢٥٠ كم.^(٢٧٩)

الوضع الجغرافي في المنطقة

لقد اختلفت الحالة الجغرافية عبر مسار خط حديد الحجاز من منطقة لأخرى، حيث مر الخط من مناطق صحراوية أو وعرة حجرية أو خضراء شجرية.. فمثلاً، كانت المسافة بين معان والمدينة المنورة تبلغ ٧٠٠ كم،^(٢٨٠) أما المناطق التي وقعت في جنوب معان فتكوّنت من قصبية يعود تاريخها إلى القرن الثاني الروماني تسمى البتراء العربية. كما تكوّنت المناطق الجنوبية لـ"معان" والتي تبعد عنها بـ ٦١ كم، من أراض وعرة وحجرية ووديان وصحراء، وأما المناطق الجبلية التي تمتد نحو البحر الأحمر فتسمى منطقة الهيثمي. كما وُجد هناك بعض الآبار والأشجار الصغيرة وعدد قليل من المنازل المسكونة.

لقد سُيّد الخط على أرض منبسطة قاحلة -بشكل عام- ما عدا منطقة العقبة أو العقبة الحجازية التي كانت تقع على طريق قوافل الحجاج، والتي

²⁷⁸ وهي منطقة تزخر بالمياه.

²⁷⁹ IOR: L/P&S/10/12, From F. R. Maunsell, Lieutenant-Colonel. Military Attaché to Sir Nicholas O'Conor, G.C.B., O.C.M.G, Istanbul, June 3, 1902.

²⁸⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

يوجد فيها قلعة خربة تحوي صهريجًا يمتلئ بمياه الأمطار، أما في الجهة الجنوبية مباشرة فكانت تقع أراضي بطن الغول الشاسعة العالية. الأمر الذي أدى إلى التفاف الخط التفافًا واسعًا وحادًا على مدار ١٥٢ كم وبمنعطفات متتالية جعلت العبور صعبًا باتجاه الشرق على مدى ٦٤ كم.

لقد امتد طريق الحجاج أيضًا على هذه المنحدرات، في حين كوَّنت المناظر التي تحلَّت بالألوان الحجرية الحمراء والرمال الصفراء صورة خلابة ساحرة، كما تلت هذه المنحدرات أمواج الرمال المنبسطة على السهول الممتدة نحو الجنوب. وقد كانت حدود هذه السهول على مدى ٦٤ كم تقريبًا باتجاه الشرق تتكوَّن من منحدرات صخرية حادة.^(٢٨١)

لقد تم الحصول على المياه بحفر الآبار العميقة في منطقة المدورة التي تبعد عن معان ١١٦ كم، وبعد إعمار هذه المنطقة باتجاه الجنوب بـ ٣٢ كم تقريبًا تجلَّت منطقة ذات الحاج الرملية والحجرية، كما احتوت ذات الحاج على قلعة حجرية قديمة، وبعض أشجار النخيل، ومنايع كثيرة، وبئر ماء بجوار المحطة. وبالتالي فقد كانت منطقة جبل شررة أو "منبر النبي" تتمتع بأراضيها المرتفعة عن سطح الأرض بـ ٩١٥ م. كما كانت المنطقة السكنية بعد معان هي تبوك، حيث احتوت على أشجار نخيل وستين بيت يسكنها الأهالي، بالإضافة إلى بعض أشجار الفواكه وحقول القمح، الأمر الذي يدل على وفرة المياه والخضرة في هذه المناطق. كما تم جمع المياه هناك في صهاريج كبيرة حيث تم استخدامها في الإنشاء في الأماكن التي تخلو من المياه.

وعليه فإن كافة الوديان التي تقع بعد بطن الغول على سفوح جبل شررة والتي تقع شرقي تبوك كانت تلتقي في نقطة واحدة، كما وُجد في هذه المناطق بحيرة جافة كانت قد تكوَّنت من مياه الأمطار وجفَّت بسبب

²⁸¹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, 27 July 1907.

حرارة الأجواء، وبالتالي كانت تربة هذه المناطق مناسبة لحفر الآبار، وتم حفر تلك الآبار بالفعل في عام ١٩٠٧.

كان وادي الأخضر أو وادي الأثيلي يقع في جنوب تبوك، كما اجتاز الخط هذا الوادي عبر جسر حجري يبلغ طوله ١٣,٦ كم، في حين استغرق إنشاء هذا الجسر عامين ونيف بسبب السيول التي حدثت نتيجة الأمطار الغزيرة، وقد ساعد هذا الجسر كثيراً في تجاوز مشكلة الفيضانات التي حدثت في عام ١٩٠٦، وبالمقابل لم يحصل أية عملية إنشاء جسور في المناطق الجنوبية.

وقبل أن يصل خط حديد الحجاز إلى منطقة الأخضر، اجتاز نفقاً بطول ١٨٠ م ووادياً صخرياً يسمى مضيق الأخضر، ثم امتد بين التلال العالية التي تربعت عليها قلعة الأخضر حتى بلغ وادياً ضيقاً. وقد كانت هذه القلعة خالية من السكان إلا أن أهميتها كانت بسبب وجود الآبار المليئة بالمياه. وبالتالي امتد مسار الخط من هذا الوادي إلى منطقة "المعظم".

وعليه فإن منطقة "المعظم" كانت هي الأقرب إلى تيماء. هذا وقد تألفت مدائن صالح من قلعة سكنية صغيرة تندر فيها مياه الآبار والآثار التاريخية الحجرية المنحوتة، حيث كانت هذه المنطقة من الناحية الجغرافية وعرة جداً، ثم امتد الخط قبل مدائن صالح من بين المنحدرات والأحجار الجيرية حتى وصل إلى منطقة "مبرك الناقة".

أما هضبة Cava-Strewn الموجودة على جبل أوراو والممتدة نحو الغرب، فقد أعاقت المرور إلى المناطق الساحلية، كما تكوّنت المناطق الشرقية كـ"تيماء" و"هايل" من السهول الرملية والصخرية. هذا وقد كانت منطقة تيماء واحة خصبة فيها ٢٥٠ منزلاً محاطاً بأشجار النخيل، وقد امتد الخط من شرق تيماء على بُعد ٦٥ كم تقريباً، كما تمتعت تيماء بأهمية كبيرة بسبب مرور طريق هايل منها.

لقد وصل الخط إلى منطقة العُلا الكائنة في جنوب مدائن صالح بـ ٥٦ كم تقريباً، حيث اعتبر هذا المكان، المستوطن الثاني بعد تبوك وكان يتمتع بوفرة المياه أيضاً، وهو من هذا الجانب أول مكان خصب يقع على شمال منطقة الأخضر على بُعد ٢٤١ كم تقريباً، وبالتالي فقد حُطّط أن يبني صهريج كبير في هذه المنطقة أيضاً بالإضافة إلى صهريج المدينة المنورة.

وبالمقابل فقد كانت المناطق التي تقع بين مدائن صالح و"هدية"، وبين "هدية" والمدينة المنورة، مناطق جبلية ووعرة تندر فيها المياه. وعندما وصل خط حديد الحجاز إلى المناطق الجنوبية من منطقة العُلا، تحولت الأرض من جبلية إلى وادٍ منبسطة -وهو امتداد لوادي "حمود"- حيث كان امتداد الخط على هذا الوادي سهلاً للغاية، واعتُبر وادي حمود أول نقطة يعبر منها الخط باتجاه الغرب إلى البحر الأحمر.

أما الواحة الأخرى التي مر منها الخط فهي منطقة "خبير" التي تقع شرقي "هدية" بـ ٦٥ كم تقريباً، حيث كانت هذه المنطقة أقل خصوبة من تيماء؛ إذ غالباً ما وُجد فيها أشجار النخيل بالإضافة إلى ٤,٠٠٠ نسمة تعيش على أرضها، وبضعة آبار مياه وعدة طرق تتجه نحو منطقة هائل، الأمر الذي جعل "خبير" تزداد أهمية وقدرًا.^(٢٨٢)

المسار الرئيسي

لقد انقسم مسار مشروع الخط إلى قسمين: مسار الخط الرئيسي، ومسار الخط الفرعي.

أما المسار الرئيسي فامتد بين دمشق والمدينة المنورة، وأما الفروع فهي التي كانت تربط المناطق المنفصلة عن المسار بالخط الرئيسي.

²⁸² IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, 27 July 1907.

وقد كانت أول مدينة للخط أو أول محطة له هي دمشق، أما المناطق أو المحطات الأخرى التي مر منها الخط فهي كالتالي:
دمشق، درعا، عمان، جيزة، قطرانة، معان، غدير الحج، بطن الغول، المدورة، تبوك، الأخضر، المعظم، دار الحمراء، مدائن صالح، العُلا، هدية، المدينة المنورة.

خط دمشق - المدينة المنورة:

لقد بلغ طول الخط من دمشق إلى المدينة المنورة ٢,٤١٤ كم،^(٢٨٣) أما سمات المحطات التي وُجدت على الخط الرئيس فهي كالتالي:

محطة دمشق (المحطة الرئيسية)

ارتفاعها عن سطح البحر: ٢١٢ م.

المسافة بين المحطتين: (٠)

البُعد عن المحطة الرئيسية: (٠)

الميزات: اتُخذ القرار بأن يتم بناء محطة جديدة في مكان يطلّ على ميدان المدينة بالقرب من القصر الحكومي. وقد امتد الخط -موازيًا للخط الفرنسي- انطلاقًا من محطة "القَدَم الشريف" إلى محطتي الميدان والبرامكة.^(٢٨٤) اعتبرت محطة دمشق أو القَدَم الشريف الكائنة في "بردا"، كمقر للجيش الخامس ومركز للولاية السورية، وقد حوت على ١٨٠,٠٠٠ نسمة و ١٢,٠٠٠ جندي عسكري، حيث تألف معظم الأهالي أو ١٥٠,٠٠٠ نسمة من مسلمي العرب والأتراك، وأما الباقي فمن اليونان، والأرمن، واليهود، والمارون، والدرزيين، والأرثوذكس، والبروتستانت، وغيرها من الأعراق والأديان.^(٢٨٥)

²⁸³ IOR: L/P&S/10/12, W.S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

²⁸⁴ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

²⁸⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

فقد وقعت محطة القَدَم الشريف جنوبي منطقة الميدان الواسعة، كما بلغ بعدها إلى مركز المدينة نصف ساعة تقريبًا. إلا أن المحطة كانت صغيرة، أنشئ فيها مستودع بلغ حجمه ١١×٣٠ م، ومنصّة بطول ٥٧ م. أما عملية التحميل والتفريغ فكانت تجرى خارج مبنى المحطة، هذا ما جعلها تصبح محطة بضائع جيدة، حيث كان تجار الحبوب يقيمون متاجرهم في منطقة الميدان، وأما محيط المحطة فكان حوالي ٢٢٨ م، ولكن المحطة كانت خالية من أيّ مدخل.

وعليه فإن محطة فرنسية كانت في الاتجاه الشمالي لأحد الخطوط الفرعية تبعد بـ ٨٠٠ م قامت بالاتصال بمنطقة الميدان، حيث أنشئ في الجهة الشرقية ورشات إنشاء وتعمير، وكانت هذه الورشات تعمل بالكهرباء التي تم شراؤها من الشركة التي تؤمّن الكهرباء للمدينة.^(٢٨٦) كما تم الحصول على كميات كبيرة من المياه البثرية.^(٢٨٧) وبالتالي فقد مر الخط موازيًا للخط الرئيسي باتجاه الجنوب على مدى ثلاثة كيلومترات من بين الحدائق الخضراء، ثم امتد على أرض خصبة على سفح جبل الأسود على مدى كيلومتر واحد بانحراف يبلغ ١٨/١٠٠٠ نحو الشرق، ثم استمر هذا الامتداد نحو الأسفل من على جسر حجري قوسي -على شكل قوس- بطول ستة أمتار يعبر وادي نهر العوج، وجبل منية.^(٢٨٨)

الكسوة (٧٣٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٠,٨

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٠,٨

الميزات: لقد احتوت الكسوة على محطة مبنية من حجر يبلغ طول الطرف

²⁸⁶ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

²⁸⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁸⁸ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الواحد منها ٢٢٩ م. كما وُجد في محطة قرية الكسوة مياه آبار^(٢٨٩) وصهريج ماء يسع ٢٥ م^٣ ومضخة بخارية.^(٢٩٠) وبالتالي فإن الكسوة بعدد سكانها الذي بلغ ١٢٠٠ نسمة أصبحت قرية زراعية مهمة في منطقة نهر الوادي.^(٢٩١)

إن قرية الكسوة الكبيرة تقع في شمال غرب نهر العوج بنصف كيلومتر تقريباً. أما مسار خط مزيريب-دمشق فكان يمر باتجاه الغرب على بُعد نصف كيلومتر تقريباً. وقد مر الخط الفرنسي على بُعد ٤٠٠ م من قرية الكسوة. وأما خان كنون فقد وقع على الطريق الذي يمر من الجهة الغربية، في حين استخدم هذا الخان القديم من قبل جيش النظامية.

هذا وقد مر الخط من سفح جبل منية متوجّهاً نحو الشرق، وعابراً مزرعة سعيد باشا التي تم سقي أراضيها بالمياه التي جلبت من نهر سيول.^(٢٩٢)

دير علي (٦٩٧ م)

المسافة بين المحطتين: ٩,٨

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٠,٨

الميزات: أنشئت محطة دير علي من الحجر، وامتد عبرها خطٌ بطول ٢٢٨ م.^(٢٩٣) تمتعت هذه المنطقة بوفرة المياه والأراضي الخصبة،^(٢٩٤) كما تم إقامة صهريج يسع ٢٥ م^٣ من الماء. وبالتالي فقد وُجد في الجهة الشرقية لمحطة دير علي وعلى بعد نصف كيلومتر قرية "درزي" التابعة لها حيث كانت قرية مسيحية يبلغ عدد سكانها ٥٠٠ نسمة؛ وعليه فإن الخط

²⁸⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁹⁰ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

²⁹¹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁹² IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

²⁹³ الوثيقة نفسها.

²⁹⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الحديدي بعد هذه المنطقة امتد باتجاه الشرق من بين السهول والأراضي
الخصبة الخضراء.^(٢٩٥)

المسمية (٦١٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٠,٩

البعد عن المحطة الرئيسية: ٥١,٧

الميزات: إن منطقة المسمية كانت مدينة تاريخية تعجّ بالآثار الرومانية
وتمتد على مساحة يبلغ عرضها ٢ كم، وطولها ٣ كم. كما اعتبرت ملجئاً
مهماً للعصابات وقطاع الطرق، وبالتالي فإنها كانت قرية عربية تتألف من
٧٠٠ نسمة من مسلمين ومن "روم" وأرثوذكس.^(٢٩٦)

لقد احتوت منطقة المسمية على محطة حجرية وخط حديدي فرعي،
كما وُجد في الجهة الجنوبية بمسافة ١,٦ كم، ثكنة أنشئت من حجر تتألف
من طابقين وتحتوي على كتبية واحدة، وقد اتصلت هذه الكتبية بالمحطة
عبر طريق جيدة. وبالتالي فقد برزت المحطة على أطراف "الجهة" التي غمر
تربتها أكوام من الحمم يتراوح عمقها ما بين ١٠ إلى ١٥ م من العمق. إن
"الجهة" كانت كملجأ ومخبئاً للعصابات والمتهمين، وبفضل منطقة المسمية
تم ضبط الجهة الشمالية لـ"الجهة" ومراقبتها؛ في حين كانت هناك مصادر مياه
كثيرة بالقرب من محطة المسمية، بالإضافة إلى ذلك فقد أقيم هناك صهريج
ماء يحتوي على ٢٥ م^٣ ومضخة كبيرة. الأمر الذي جعل من هذه المنطقة
مكاناً يزخر بالخضرة والأراضي الخصبة، وبالتالي فإن الخط استمر في
امتداده نحو الغرب بعد هذه المناطق الخلافة بطبيعتها ومناظرها.^(٢٩٧)

²⁹⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

²⁹⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁹⁷ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

جباب (٦٤٣ م)

المسافة بين المحطتين: ١١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٢,٧

الميزات: إن جباب هي قرية تتألف من ٣٠٠ نسمة تقريباً من فلاحين مسلمين عرب.^(٢٩٨) كما كانت جباب تحتوي على محطة مبنية من حجر، وخطّ جانبي يغطي على أطراف "لجة". وبالتالي فقد كانت منطقة جباب شبه عديمة المياه رغم وجود بعض الآبار فيها.^(٢٩٩)

خبب (٦٢٤ م)

المسافة بين المحطتين: ٦,٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٩,٣

الميزات: إنها محطة تشبه محطة "جباب"، ولكنها تختلف عن جباب بسكانها العرب المسيحيين الذين يبلغ عددهم ٦٠٠ نسمة.^(٣٠٠) في حين كانت المياه في خبيب قليلة جداً رغم وجود الآبار فيها. فقد مر الخط الحديدي من أطراف لجة، وبالتالي فكان يوجد في الجهة الغربية بعض القرى الصغيرة والسهول الخصبة التي تمتعت بالزراعة.^(٣٠١)

محجة (٦٠٢ م)

المسافة بين المحطتين: ٨,٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٨

الميزات: إن "محجة" قرية مسلمة تكوّنت من ١٢٠٠ نسمة، وهي

²⁹⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

²⁹⁹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁰⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁰¹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

مدينة رومانية قديمة وأثرية في الأصل.^(٣٠٢) احتوت هذه القرية التي تقع في الجهة الشرقية على ٥٠ بيتاً كلها مبنية من الحجر، بالإضافة إلى احتوائها على مبنى محطة حجرية وخط جانبي. كما تم حفر بئر طفحت المياه فيه، علاوة على ذلك فقد تم إقامة صهريج للمياه سعته ٢٥ م^٣. لقد مر الخط قبل اقترانه بخط "إزرع" من وادي القنوات وجبل الدروز. كما كان جبل الدروز في فصل الربيع يتمتع بقناة مياه جارية من بين الصخور يبلغ عرضها ٩ أمتار، بالإضافة إلى قنطرة حجرية بطول سبعة أمتار ونصف، إلا أن هذه المياه كانت تجف في فصل الصيف دائماً.^(٣٠٣)

شقرة

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: -

إنها قرية مسلمة وصل عدد سكانها إلى ٨٠٠ نسمة، وهي في الأصل مدينة رومانية قديمة. كما وُجد في هذه القرية أيضاً بعض الآبار المائية.^(٣٠٤)

إزرع (٥٨٨ م)

المسافة بين المحطتين: ١٣,٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩١,٤

الميزات: كانت إزرع مستوطنة متاخمة لـ"لجة". كما كان معظم سكانها من المسيحيين الدرزيين، وقد كان عدد هؤلاء السكان قبل البدء بإنشاء الخط بقليل حوالي ١٥٠٠ نسمة. وبالتالي فقد هاجر سكان هذه المنطقة بعد البدء بإنشاء خط حديد الحجاز.

³⁰² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁰³ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁰⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

لقد وُجد في إزرع محطة مبنية من حجر وخط حديدي جانبي بطول ٢٢٨ م. في حين تحولت هذه المحطة فيما بعد إلى مركز تجاري مهم تصدّر منه الذرة التي يتم زرعها في جبل الدروز وسهول حوران، كما كانت المحطة ممثلةً بأكياس الذرة التي تنتظر الشحن.

وعليه فإن نقطة اتصال الخط بإزرع ولجة انتهت بالجهة الشرقية التي يمتد فيها المسار، واستمر هذا الامتداد باتجاه جبل الدروز وبصرى بعدَ العبور من الشيخ مسكين. وقد احتيج في هذه المناطق إلى إنشاء خط جانبي، وقبل خط الغزالة بنصف كيلومتر تقريبًا وبعد جبل الدروز وُجد معبر حجري بعرض ٩×٦ م.

ومنه فإن منطقة إزرع عانت من قلة المياه كثيرًا، الأمر الذي أبدى الحاجة إلى مضخة بخارية وصهريج مياه يسع ٢٥ م^٣ من الماء.^(٣٠٥) ومن جانب آخر فقد تمتعت إزرع بآثارٍ تاريخيةٍ كثيرة، لا سيما وقد تم حماية ثلاث كنائس منها بشكل جيد.^(٣٠٦)

الغزالة (٥٧٦ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤,٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٠٦,٣

الميزات: إن الغزالة قرية تألفت من ١٥٠٠ نسمة مسلمة عربية تعمل في مجال الزراعة. لقد وُجد في الغزالة محطة مبنية من حجر وخط جانبي بطول ٢٢٨ م، وقد وقعت قرية أخرى بجوارها مباشرة. وبالتالي كانت محطة الغزالة من إحدى أهمّ المراكز التي تصدر منها الذرة التي تزرع في جبل الدروز وسهول حوران الشاسعة.^(٣٠٧)

³⁰⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁰⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

درعا (٥٢٩ م)

المسافة بين المحطتين: ١٦,٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٢٣,٢

الميزات: تألفت درعا من ٤٠٠ منزل، وكانت مستوطنة صغيرة يتراوح عدد سكانها ما بين ٤,٠٠٠ إلى ٥,٠٠٠ مسلماً. ولقد تركزت درعا على أطراف وادٍ عميق يقع على مسافة ١,٦ كم من الجهة الغربية الجنوبية؛ كما كانت درعا التي تلتحق بمدينة حوران، منطقة تحتوي على مبنى المحافظ أيضاً.^(٣٠٨)

ومنه فقد جلبت درعا الاهتمام بآثارها التاريخية، كالأضرحة الهلنستية والنبطية القديمة أو كالأثار القديمة التي تعود إلى ملوك العرب وغيرها. وإضافة إلى هذه الآثار فقد احتوت درعا مساجد قديمة ضخمة تعود إلى عهد الخليفة الثاني عمر بن الخطاب رضي الله عنه أعيد ترميمها في عهد السلطان صلاح الدين الأيوبي.^(٣٠٩)

لقد أنشئت محطة درعا على شكل طابقين، كما كانت واسعة جداً ومتميزة بنقوشها الحجرية، أما طول الرصيف فيها فبلغ حوالي ٤٦ م. ومنه فقد تمت ممارسة تجارة الذرة في منطقة حوران عبر مدينة درعا.

تميزت درعا باحتوائها على أربعة خطوط فرعية مختلفة بلغ طول مجملها ١,٦٤٥ م، ولكن لم تكف كل هذه الخطوط في تلبية حاجة النقل، في حين التقت القطارات القادمة من مناطق مختلفة في محطة درعا وتتوقف فيها لمدة ساعتين،^(٣١٠) كما كان خط درعا الحديدي مركزاً دائماً لإدارة مرور السكك الحديدية.

³⁰⁸ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁰⁹ الوثيقة نفسها.

³¹⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

كما اعتبرت درعا أنسب مكان للمنازل السكنية لموظفي الخط بمساحاتها المختلفة،^(٣١١) بالإضافة إلى ذلك فقد احتوت درعا على صهريجين كبيرين يسعان ٢٥ م^٣ من الماء تتم تعبئتهما بمضخات من آبار مختلفة. كما وُجد في درعا ورشات التعمير والصيانة لمحرّكات القاطرات وتصليح المقطورات، ومستودعات يتم فيها تخزين حوالي ٢٠ طنًا من الفحم. وبالتالي تم إقامة مطعم يزخارف حجرية جميلة من قبل الروم بالقرب من محطة درعا يتراوح عدد زبائنه في فصل الصيف من ٥٠ إلى ٦٠ شخص.

وقد امتد الخط الحديدي بعد درعا باتجاه مناطق خصبة مرتفعة، ومر على جسر حجري بارتفاع سبعة أمتار يتمتع بخمس قناطر، كما أقيم هناك بضعة أرصفة بارتفاع تسعة أمتار. ولكن رغم جفاف المياه كليًا في فصل الصيف، فقد تم العبور إلى الجهة المقابلة عن طريق جسرين حجريين بلغ ارتفاعهما ٤,٥ م.^(٣١٢)

نصيب

المسافة بين المحطتين: ١٢,٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٣٥,٩

الميزات: إن نصيب قرية متربعة على تلة تقع على الجهة الغربية، وهي تتكوّن من ١٥٠ خانة وحوالي ٧٠٠ نسمة من مزارعين فلاحين. يوجد فيها محطة مبنية من حجر، وصهاريج ماء وخط جانبي بطول ٢٢٨ م.^(٣١٣)

كانت الأبنية الموجودة بين درعا ودمشق، تتحلّى بأسطح مستوية ومدنية، وهي أحسن بكثير من الأبنية التي تتمتع بالتكيف من الدرجة

³¹¹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³¹² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³¹³ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الثانية. ومن ثمَّ كانت منطقة نصيب تتمتع في فصل الربيع بأرض خصبة وخصبة مزروعة بشتى أنواع النباتات التي تزيد الأرض بهاءً وروعة.^(٣١٤)

المفرق (٥٩٨ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٦١,٧

الميزات: إن المفرق، قلعة وبناء يعود إلى العهد الروماني، وبسبب وجودها على طريق روما العظيمة (بصرى، عمان) سُميت بـ"قلعة المفرق". ولقد اعتُبرت المفرق قلعة تاريخية أثرية، كما وُجد فيها حوض مبني من الحجر وملئ بالماء.^(٣١٥) أما الصهاريج فكانت تبعاً بالماء عن طريق المضخات الهوائية، في حين وُجد في المفرق ثلاثة أنفاق، ومحطة مبنية من الحجر، وخط جانبي بطول ٢٢٨ م.

ومما يلفت الانتباه أنه رغم الأراضي الخصبة في المفرق، فلم يسكنها سوى أفراد قبيلة بني صخر الذين عاشوا في الخيم، أما طريق الحج القديمة فكانت تمر من غرب المفرق مباشرة.^(٣١٦)

السمراء (٥٥٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٣,٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١٨٥,٣

الميزات: تعتبر "خربة السمراء"، قلعة رومانية تاريخية تقع على طريق روما العظيمة (بصرى، عمان). ولقد وُجد في السمراء محطة حجرية وخط جانبي، كما كانت أراضيها خصبة تتمتع بالمراعي. وعليه فإن السمراء

³¹⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³¹⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³¹⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

اعتبرت مقرًا لقبيلة بني أحمر، وبلغ عدد سكانها ٢٠,٠٠٠ شخص، وقد عاش جميع هؤلاء السكان في ٢,٠٠٠ خيمة.^(٣١٧) لقد انحدر الخط الحديدي نحو وادي الزرقاء عابرًا واديًا يتمتع بالمناظر الخضراء الخلابة والمياه الوفيرة.^(٣١٨)

الزرقاء (٦١٨ م)

المسافة بين المحطتين: ١٧,٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٠٢,٧

الميزات: أقيمت الزرقاء أو القطعة الزرقاء في وادي الزرقاء الذي عرف بالخضرة والأشجار. ولقد وُجد على أطراف هضبة مطلة على وادي الزرقاء خطٌ جانبي، كما تشكلت قطعة الزرقاء من مبنى حجري. إن الزرقاء -كبعض المناطق الأخرى- تحتوي على آثار تاريخية لكنيسة روما التي تقع على طريق روما العظيمة (بصرى، عمان).

وعليه فإن قرية شركسية تتألف من المهاجرين الداغستانيين وتحتوي على ١٠٠ منزل، وُجدت غرب الزرقاء بـ ١,٢٠٠ م، مما يدل على أن الزرقاء تتكوّن من الشركس ومن أفراد قبيلة بني صخر ومن بعض البدو.^(٣١٩)

تميزت منطقة الزرقاء بتربتها الخصبة الخضراء، هذا ما جعل الناس يقومون بزراعة الأراضي بكل سهولة. وقد تم فيها إقامة الصهاريج التي تسع ٢٥ م^٣ من الماء، أو حفر الآبار من أجل الحفاظ على المياه وتخزينها. أما الخط الحديدي فامتد نحو وادي الزرقاء بانحدار يبدأ من ٦٢/١ درجة إلى ٥٥/١ درجة.

³¹⁷ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³¹⁸ الوثيقة نفسها.

³¹⁹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

خط حديدي

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٠٧

الميزات: لقد امتد الخط الحديدي نحو الوادي بارتفاع ٨٠/١ درجة عابراً جسراً حجرياً يبلغ ارتفاعه سبعة أمتار.^(٣٢٠)

خط حديدي

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢١٠

الميزات: عبّر الخط مرة أخرى إلى الضفة المقابلة من على جسر أرضيته حجرية، ويبلغ عرضه ١٢ م، وارتفاعه سبعة أمتار، هذا وقد كانت أراضي الوادي تزخر بالخضار والمناظر الخلابة.^(٣٢١)

عمان (٧٣٧ م)

المسافة بين المحطتين: ١٢,٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٢٢,٤

الميزات: لقد وُجدت عمان في نهر عمان أو رباط عمان أو "فلاديلفيا"، وهي مدينة يتراوح عدد منازلها ما بين ٧٠٠-٨٠٠ منزل معظمه سكانها من الجذور الشركسية، وإنها أوسع منطقة في الأردن الشرقية، وقد تميزت بآثارها التاريخية الجميلة، لا سيما بمدرجها الروماني، ومنتجات المياه الساخنة، وهوائها النقي التنظيف الذي يفيد البشرة.^(٣٢٢)

لقد تم في عمان إنشاء محطة ذات طابقين اثنين. كما احتوت هذه

³²⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, (Report by Auler Pasha Respecting the Hijaz Railroad), Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³²¹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³²² الوثيقة نفسها.

المحطة على رصيف متحرك يتم خلاله تغيير وجهة القاطرة، بالإضافة إلى مستودع فحم وورشة تصليح وصيانة المحركات. في حين كانت مكائن الخط الحديدي تُجمع في عمان، ثم كان هناك خطان جانبيان كلٌّ منهما يبلغ ٢٧٤ م.

هذا وقد وُجد بالقرب من محطة عمان منابع ماء صالحة للشرب، كما كانت صهاريج الماء تُعبأ عن طريق المضخات من النهر الذي وُجد بالقرب منها. وبالتالي فقد تمت زراعة مناطق عمان بشكل ملحوظ بعد عام ١٩٠٥، وفي عام ١٩٠٧ تم صعود قطار بخمس عربات فقط إلى منطقة القصر، هذا وقد اجتيزت هذه المشكلة باستخدام محرّكات ثنائية الأطراف. ولقد امتد الخط بمنعطفات حادة، مما أدى إلى خروج المقطورات عن الخط في أغلب الأحيان.^(٣٢٣)

جسر عمان

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٣٢,٢

الميزات: كان الخط هنا يمتد من على جسر حجري أقيم على ١٠ قناطر يبلغ قطر كل قنطرة ٧,٥ م، كما بلغ طول الجسر ٦٠ م وعرضه ٢٠ م، وكان يتوجه نحو وادٍ خالٍ من الخضار والأشجار.^(٣٢٤)

نفق

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: -

الميزات: إن الخط الحديدي عبّر وادياً آخر -بعد جسر عمان- من على

³²³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³²⁴ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

جسر حجري بطول سبعة أمتار، ثم استمر امتداده من بين نفق بطول ١٤٠ م، تم فتحه بين الصخور البيضاء، وذلك بانحدار ٤٥/١ درجة وقوص طوله ١٠٠ م. وبعد عبور الخط لوادٍ آخر تم الوصول إلى منطقة منبسطة بعد فتح نفق من بين صخرة كبيرة بلغ حجمها ١٢ م، حيث استمر هذا الامتداد من بين الصخور حتى الوصول إلى مستوى الهضبة.^(٣٢٥)

القصر (٩٤٢ م)

المسافة بين المحطتين: ١٢,٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٣٤,٥

الميزات: تحتوي منطقة القصر على آثار تاريخية، ويبدو أنها تتألف من معبد روميّ يُحتمل أن يكون مقبرة ضخمة. وقد كانت منطقة القصر خالية تمامًا من الناس والمياه، باستثناء بعض القبائل البدوية التي نصبت خيمها هنا في فصل الشتاء.^(٣٢٦)

لقد تم إنشاء محطة من الحجر في منطقة القصر، ووُجد خط جانبي مسدود بطول ٢٢٨ م، كما كانت منطقة القصر، منطقة تلالية ذات تربة خصبة، بالإضافة إلى المراعي في فصل الربيع. هذا وقد قام بزراعة منطقة القصر أناسٌ من أصل شركسي جاؤوا من عمان. وقد امتد الخط الحديدي بانحدارٍ يبلغ طوله ٣ كم، وبميل يتراوح من ٧٠/١ إلى ٨٠/١ درجة على شكل منعطف واسع انتهى في هذه المنطقة.^(٣٢٧)

اللين (٧٧٣ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤,٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٤٨,٨

³²⁵ الوثيقة نفسها.

³²⁶ الوثيقة نفسها.

³²⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الميزات: تعدّ منطقة اللبِن من الأطلال التاريخية لمدينة قديمة أقيمت على تلتين اثنتين. ولقد احتوت اللبِن على محطة مبنية من الحجر، وخط مسدود يبلغ طوله ٢٢٨ م يقع بالقرب من بعض الآثار التاريخية، كما تم استخدام بعض هذه الآثار التاريخية كمساكن من قبل بدو بني صخر حيث أقاموا فيها ٧٠٠ خيمة، وقد سكن فيها شيخ قبيلة يسمى رميح بن فايز كرجل إدارة.^(٣٢٨) وعليه، فقد تم تأمين المياه في اللبِن من الصهاريج الضخمة، كما كانت هذه المنطقة تُزرع بشكل نسبي ولا سيما في فصل الربيع.^(٣٢٩)

جيزة (٨٦٤ م)

المسافة بين المحطتين: ١٠,٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٥٩,٧

الميزات: عُرفت جيزة أو قلعة الجيزة بآثارها التاريخية العربية، وقد تمتعت بصهريج روماني قديم ضخم يسع ٧٠٠ م^٣ من الماء، وقلعة عربية أقيمت باستخدام المعدات القديمة، بالإضافة إلى قلعة سرجين.^(٣٣٠) وُجدت في جيزة محطة مبنية من حجر منقوش، بالإضافة إلى خط جاني مسدود بطول ٢٢٨ م، كما كان هناك صهريج أيضًا يسع ٢٥ م^٣ من الماء.^(٣٣١) وقد عاش في جيزة مزارعين من قبيلة بني صخر.^(٣٣٢) امتد الخط الحديدي على أرض صحراوية، وعبر واديين أقيم عليهما جسران من حجر. وبعد صعود قاسٍ تحول الخط إلى منحدر قاسٍ أيضًا.^(٣٣٣)

³²⁸ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³²⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³³⁰ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³³¹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³³² IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³³³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

دلماء (٧٥١ م)

المسافة بين المحطتين: ١٩

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٧٨,٧

الميزات: لقد تم في دلماء إنشاء محطة من الحجر، بالإضافة إلى خط جانبي مسدود^(٣٣٥) وقلعة مبنية من الحجر وصهريج لمياه الأمطار. وكانت منطقة قاحلة في الأغلب يمر من جهتها الغربية طريق الحج القديم.^(٣٣٥)

خان الزبيب (٧٨٢ م)

المسافة بين المحطتين: ١٦,٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٧٥,٢

الميزات: احتوى خان الزبيب على أنقاض خان قديم وُجدت فيه الأبراج التي كانت تستخدم كوسيلة دفاع، كما كان هذا الخان قد أنشئ بالقرب من خان بيزنطي صغير وكنيسة بيزنطية، وبالتالي كانت هناك صهاريج كثيرة خالية من الماء حول الخان. وفضلاً عن ذلك فكان بعض أفراد قبيلة بني صخر يأتون إلى هذه المنطقة وينصبون خيمهم فيها.^(٣٣٦)

لقد احتوت منطقة خان الزبيب على محطة وخط جانبي، كما امتد الخط عبر هذه المنطقة من على جسر بارتفاع ٩ كم يمر من أرضٍ وعرةٍ جبلية.^(٣٣٧)

الضبعة (٥٧٦ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٢٨٦

الميزات: وتسمى بقلعة الضبعة أيضاً، وقد أعيد ترميمها من قِبل عثمان

³³⁴ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³³⁵ Yan yahut kör hat ana hatta bağı olan ikinci derecede bir hat olmuştur.

³³⁶ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³³⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

باشا رئيس المحمل النبوي الشريف في عام ١٧٦٧. وهي أول محطة في الصحراء الأردنية، وهي من محطات الصنف الثالث، وتستند إلى قلعة عثمانية تبعد عنها بكيلو متر واحد غرباً. ومعظم المحطات الصحراوية تستند إلى قلاع وصهاريج ماء ضخمة لتأمين الحماية ومصدر الماء. إلى جانب المحطة توجد مقبرة كبيرة، وأثناء التنقيب حولها تبين أنها تضم رفات العديد من العمال الذين تعرضوا للأوبئة حيث كانوا يعملون في السكة، وضمت كذلك رفات العديد من أهالي المنطقة، كما ظهر ذلك من خلال شواهد القبور الموجودة فيها، وتورد بعض المصادر هذه المحطة باسم "البلقاء".^(٣٣٨)

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٤,١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٠٩,٣

الميزات: كان الطريق الجانبي ذا أرضية حجرية جافة، يمتد من على جسر بطول ٧,٥ أمتار يعبر الوادي إلى الضفة اليمنى. أما هذا الوادي فيمتد نحو البحر الميت، كما اجتاز الخط الحديدي أيضاً وادياً بوسع ٥-٦ كيلومترات.^(٣٣٩)

القطرانة

المسافة بين المحطتين: ١٧,١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٢٦,٤

الميزات: القطرانة تقع في جنوب عمان على الطريق الصحراوي بين عمان والعقبة، وهي قلعة عثمانية.^(٣٤٠) بنيت هذه القلعة لحماية الطرق

³³⁸ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³³⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁴⁰ الوثيقة نفسها.

التي تسلكها قوافل الحجاج في طريقها إلى مكة المكرمة.

وقد اعتبرت محطة القطرانة منذ إنشائها مفتاح الصحراء نحو الشرق. وُجد في غرب المحطة صهاريج ماء ضخمة، وقد كان نظام ضخ المياه باستخدام البخار من الصهريج إلى المحطة. لقد تم تأمين المياه عن طريق الأمطار، وكان النشاط التجاري محدوداً للغاية. كما وُجد صهريج ماء ضخم يبلغ قطره ٤٦×٦٤ م، من الحجر والإسمنت يسع ٣٦,٠٠٠ م^٣، بالإضافة إلى صهريجين اثنين يسع كل منهما ٢٥,٠٠٠ م^٣ تم تعبئتهما بالماء بواسطة المضخات الهوائية.^(٣٤١) وكانت تربة القطرانة غير صالحة للزراعة والفلاحة، وسكنها رجال قبيلة بني خضين.^(٣٤٢)

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ٢٢

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٤٨,٤

الميزات: لقد وُجد جسر حجري على ستة منعطفات، يبلغ طول المسافة فيما بين المنعطف الواحد منها ٧,٥ أمتار، حيث يمر الجسر من على مجرى نهر مسدود لجمع مياه الأمطار خارج المحطة.^(٣٤٣)

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٨,٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٦٧,١

الميزات: لقد امتد الخط الحديدي على أرض تلالية مرتفعة تارة ومنخفضة تارة أخرى، ثم على أرض حجرية حتى وصوله إلى وادي الحسا.^(٣٤٤)

³⁴¹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁴² IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁴³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁴⁴ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الحسا (١١٢٦ م)

المسافة بين المحطتين: ١٠,٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٧٧,٨

الميزات: الحسا (قلعة الحسا) هي قلعة ضخمة ذات طابقين تم إنشاؤها من قِبل العثمانيين. وقد أمر بإنشائها السلطان العثماني مصطفى في حوالي عام ١٧٦٠.

وقد وُجد في القلعة منبع ماء، وفي الجهة الشرقية لها صهريج قديم تتم تعبئته من بئر يبلغ عمقه ٢٤ م عبر مضخة.^(٣٤٥) كما وُجد في محطة الحسا أيضًا بئرٌ فيه ماءٌ يصلح للشرب.^(٣٤٦)

واحتوت الحسا على مبنى محطة وخط مسدود بطول ٢٢٨ م، وقد امتد الخط الحديدي عبر الوديان والأراضي القاحلة والسهول الجافة.^(٣٤٧)

جرف الدراويش (٩٨١ م)

المسافة بين المحطتين: ١٩,٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٣٩٧,٤

الميزات: احتوت جرف الدراويش على مبنى محطة وخط مسدود بطول ٢٢٨ م.^(٣٤٨) بالإضافة إلى قلعة رومانية قديمة تقع على طريق الحج، كما وُجد برج مراقبة على تلة تقع في جنوب شرق القلعة.^(٣٤٩) لم تكن مصادر المياه متوفرة في جرف الدراويش. وقد امتد الخط بعد المحطة بانحدار يبلغ ٨٠/١ درجة، من بين الصخور والمناطق الجافة، ثم من

³⁴⁵ الوثيقة نفسها.

³⁴⁶ الوثيقة نفسها.

³⁴⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁴⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁴⁹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الوديان العميقة وسفوح التلال المتسلسلة، متوجّها نحو الشرق على امتداد خمسة كيلومترات،^(٣٥١) كما سكن في هذه المنطقة حوالي ١٦٠ أسرة بدوية.^(٣٥١)

عنيزة (١٠٥١ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٥,٢

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٢٢,٦

الميزات: إن عنيزة أو قلعة عنيزة هي قلعة أنشئت من قبل العثمانيين على الطراز الحديث. وقد احتوت عنيزة على مبنى محطة وخط مسدود بطول ٢٢٨ م.^(٣٥٢) كما وُجودت عنيزة بالقرب من طريق الحج القديم، ومن صهاريج خربة إلى حد ما.^(٣٥٣) هذا وقد كانت منطقة عنيزة تتمتع بأرض خصبة، إلا أن مصادر المياه لم تكن كثيرة.^(٣٥٤)

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٨,٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٤٠,٥

الميزات: وكانت منطقة جافة وخالية من المياه.^(٣٥٥)

معان: (١٠٧٩ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٥٩,٥

³⁵⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁵¹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁵² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁵³ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁵⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁵⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الميزات: لقد وُجد في معان خطوط فرعية عديدة، وورشة عمل، ومستودع فحم، وورشة تصليح وأمتعة وغيرها، بالإضافة إلى فندق يحتوي على ١٠ أسرة يُشغَل من قبل الروم.^(٣٥٦) كانت معان بمثابة واحة في وسط الصحراء، وكان هناك قربتان على بُعد كيلومتر واحد منها وهما القرية "الشامية" والقرية "المصرية".^(٣٥٧)

وقد تراوح عدد المنازل في القرى التي تقع في جنوب معان من ٢٠٠-٥٠٠ منزل، بالإضافة إلى قلعة قديمة يعود تاريخها إلى العهد الروماني. كما كانت معان تزخر بمنابع المياه والبساتين والوديان والمناظر الخضراء الخلاصة.^(٣٥٨)

وقد تم في معان زراعة الخضار والتمر والتين والرمان،^(٣٥٩) حيث قام المزارعون ببيع هذه الثمار إلى الحجاج لكسب لقمة العيش.^(٣٦٠) بالإضافة إلى وجود مقرّ المحافظة، وحامية عسكرية، ومستودع لتلبية حوائج المحطات الأمنية يقع على طريق العقبة، ومستشفى عسكرية أقيمت بالقرب من المحطة وتحتوي على ١٠٠ سرير.

كما كانت المناطق التي تقع إلى الجهة الجنوبية الغربية من معان، جافة عديمة المياه. وقد امتد مسار الخط الحديدي بعد معان عبر التلال والأراضي القاحلة والصحراوية، ومن على الجسور الحجرية.^(٣٦١) وبالتالي فقد وصل الخط الرئيسي لمنطقة معان في عام ١٩٠٤، وبعد ذلك تم

³⁵⁶الوثيقة نفسها.

³⁵⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁵⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁵⁹الوثيقة نفسها.

³⁶⁰ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁶¹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

مد الخطوط الفرعية إلى خليج العقبة. وخلال عام ١٩٠٥ تمت إقامة المحطات والمباني الأخرى من أجل ربط الفروع ببعضها البعض.^(٣٦٢)

غدير الحج (٩٩٧ م)

المسافة بين المحطتين: ١٥,٨٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٧٥,١٠

الميزات: لقد تم في غدير الحج بناء محطات، بالإضافة إلى خط جانبي بطول ٢٢٨ م. كما كانت غدير الحج فقيرة من ناحية المياه، الأمر الذي جعلها منطقة حجرية قاحلة تندر فيها الخضرة والأشجار. هذا وقد مر طريق الحج القديم من مسافة قريبة من الخط الحديدي.^(٣٦٣)

بئر الشيدية

المسافة بين المحطتين: ١٢,١٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٨٧,١٥

الميزات: وُجد في بئر الشيدية محطة صغيرة وخط جانبي، بالإضافة إلى وادٍ صغير. وكانت هذه المنطقة فقيرة من حيث المياه، الأمر الذي جعلها تؤمن المياه من البراميل المظمورة بالأرض.

منزل حرّاس

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٤٩٥

الميزات: إن منزل المحافظ أنشئ من الحجر، وتم تأمين المياه إليه عن طريق البراميل، كما خلّيت المنطقة من الخطوط الجانبية.

³⁶² IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁶³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

منزل حرّاس

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٠١

الميزات: وُجدت خيمتا محافظ في هذا المكان الذي أخلي من الخطوط المسدودة أو الجانبية، وقد تم تأمين المياه إلى هذا المكان عن طريق البراميل.

جسر

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٠٦

الميزات: لقد عبّر الخط الحديدي الوادي من على جسر حجري مقنطر.

منزل حرّاس

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٠٧

الميزات: وُجد في منزل المحافظ خيمتان، وليّت حاجة المياه عن طريق البراميل، كما لم ينشأ أي خط جانبي في هذه المنطقة. هذا وقد كانت المنطقة صحراوية قاحلة ما عدا الوادي الذي تمتع ببعض الأشجار والخضار. (٣٦٤)

العقبة (١١٠٦ م)

المسافة بين المحطتين: ٦,٣٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥١٤,٥٠

الميزات: سُميت بـ"العقبة الحجازية"^(٣٦٥) لتميّزها عن منطقة العقبة التي

³⁶⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁶⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

تقع على ساحل البحر الأحمر. وقد وقعت العقبة الحجازية على طريق الحج القديم.^(٣٦٦) وُجد في العقبة محطتان حجريتان وقلعة قديمة تاريخية، بالإضافة إلى إنشاء خط جانبي بطول ٢٦٠ م، كما وُجد هناك صهريج يسع ١٢,٠٠٠ م^٣ من الماء. لم يمر من صحراء العقبة خط حديد الحجاز فحسب، وإنما خطوط أخرى أيضاً. هذا وقد عبّر الخط الوديّان الواسعة وظل يمتد من الأراضي الحجرية متوجّهاً إلى المناطق المنخفضة.^(٣٦٧)

بطن الغول (١١٣١ م)

المسافة بين المحطتين: ٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٢٠,٥٠

الميزات: تقع بطن الغول في منطقة جبلية وعرة ذات منحدر حاد.^(٣٦٨) وقد وُجد في بطن الغول بيتان حجريان ومحطة بخط جانبي. كما خلت المنطقة من مصادر المياه الطبيعية، وطُمرت ستة براميل مياه في الأرض. مر طريق الحج القديم من منطقة بطن الغول، وامتد الخط على أرضية وعرة غير جيدة.

تخلّل الخط بمنعطفات حادة متتالية، وما وُجد أيّ جسر على المسار سوى بضعة مخارج صغيرة.^(٣٦٩) والجدير بالذكر أن المناظر الطبيعية في هذه المنطقة كانت ساحرة خلابة تستحق المشاهدة.^(٣٧٠)

٥٢٤ - -

³⁶⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

³⁶⁷ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁶⁸ الوثيقة نفسها.

³⁶⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁷⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

الميزات: شكّل هذا المكان سفوح المناطق الجبلية لمنطقة بطن الغول. وقد امتد الخط نحو وادٍ واسعٍ بمسافة ثلاثة كيلومترات تقريباً فيه الصخور السوداء والحصاة التي زينت الوادي وأضفت عليه جمالاً رائعاً.^(٣٧١)

خط جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٥,٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٣٠,٠

الميزات: لقد وُجدت هنا صهاريج ماء لتلبية حاجة القطارات الأخرى.^(٣٧٢)

وادي الرتم (٩٨٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٩,٦٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٣٠,١٥

الميزات: لقد وُجد هنا محطة ذات خط جانبي وبيتان من حجر، بالإضافة إلى وجود صهريج ماء مبني من حجر غير مستخدم.

كما خلي وادي الرتم من منابع المياه، لذلك تم طمر ستة براميل من أجل تلبية حاجة المياه هذه.

٥٣٣ - -

الميزات: لقد امتد الخط هنا عبر منطقة صحراوية رملية. تفرّدت في المناطق الغربية لهذه المنطقة، تلال صخرية وعرة، كما امتد باتجاه الغرب للخط الحديدي، طريق الحج القديم وخط برقيات.^(٣٧٣)

طريق جانبي

المسافة بين المحطتين: ٩,٠

³⁷¹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁷² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁷³ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٤٥,٠

الميزات: خلا هذا المكان من المياه.

تل الشحم (٨٤٤ م)

المسافة بين المحطتين: ١٦,٤١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٤٦,٥٦

الميزات: لقد وُجد في تل الشحم مبنى محطة وخط جانبي، كما تم طمر ستة براميل ماء بسبب عدم وجود المياه هنا. وبالتالي كانت المناطق الجبلية الممتدة ناحية الغرب ذات مناظر مثيرة رائعة.

خط جانبي

المسافة بين المحطتين: ١٨,٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٥٤,٠

الميزات: مكان يخلو من المياه.^(٣٧٤)

رملة (٨٠٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٩,٨٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٥٥,٤٠

الميزات: وُجد في هذه المنطقة مبنى محطة وخط جانبي، كما تم طمر ستة براميل ماء بسبب عدم وجود المياه.^(٣٧٥)

قلقة المدورة (٧١٥ م)

المسافة بين المحطتين: ١٦,٩٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٧٢,٣٠

³⁷⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁷⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الميزات: قلعة المدورة أو محطة المدورة تقع على بُعد ٣,٥ كم من القلعة، وعلى بُعد ١١٦ كم من معان. كما زخرت هذه المنطقة بالمياه؛ حيث تم فتح الآبار الكثيرة، إلا أن المياه الصالحة للشرب لم تكن متوفرة بكثرة.^(٣٧٦)

تكوّنت محطة المدورة من بنائتين حجريتين، ولكن الجانب السلبي لهذه المحطة هو ندرة المياه؛ إذ تم تأمين المياه عن طريق الآبار. تم حفر الآبار بعمق ٢٤ م، وأخرجت هذه المياه عن طريق المضخات الهوائية. وقد وُجدت أيضاً صهاريج مصنوعة من الحديد. هذا وقد تم في المدورة إنشاء ورشة لصيانة محرّكات القاطرات، ولكنها لم تفعل. وقد مر طريق الحج القديم من المدورة وخطا للبرقيات.^(٣٧٧) بالإضافة إلى ذلك فكانت منطقة المدورة بمثابة مكان يلتقي عليه أفراد قبيلة عطية.^(٣٧٨)

موقع أمني (مخفر)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: -

الميزات: تمت إقامة خيمتين في هذه المنطقة الأمنية لحفظ الخط، وتم طمر ثلاثة براميل لسد حاجة المياه، كما تم مد خط جانبي.^(٣٧٩)

حالة عمار (٧٥٦ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٢,٥٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٥٩٤,٨٧

الميزات: وُجد في هذه المنطقة محطة وخط جانبي، كما خلت من مصادر

³⁷⁶ الوثيقة نفسها.

³⁷⁷ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁷⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁷⁹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

المياه، الأمر الذي أدى إلى طمر سبعة براميل من أجل تلبية حاجة المياه.^(٣٨٠)

موقع أمني (مخفر)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: -

الميزات: تم مد خط جانبي واحد، كما تم طمر أربعة براميل من أجل

تلبية حاجة المياه، ونُصبت خيمتان في هذه المنطقة.^(٣٨١)

ذات الحاج (٧٠٥ م)

المسافة بين المحطتين: ١٣,٨٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٠٨,٦٧

الميزات: تبعد ٢٠ كم عن جنوب محطة "حالة عمار"، والمكان

مليء بالصخور التي تأخذ أشكالاً متعددة نتيجة الحتّ والعوامل الطبيعية

القاسية. محطة ذات الحاج تقع بالقرب من قلعة قديمة بها بئر ماء.^(٣٨٢)

وقد تم توظيف ستّ دوريات أمنية للحفاظ على هذه المنطقة.^(٣٨٣)

تمتعت محطة ذات الحاج بمياه وافرة غنية. وتقع المحطة خلف

القلعة، وهي كبيرة نسبياً، وتتكون من مبنى معتاد وخزان ماء مزدوج كبير،

ومروحة هوائية وسكة حديد معطلة. وقد اعتبرت ذات الحاج مقرّاً للقبائل

البدوية في ذلك الحين.^(٣٨٤)

بير هوماس (٧٣٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٠,٦

³⁸⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁸¹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁸² الوثيقة نفسها.

³⁸³ الوثيقة نفسها.

³⁸⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٣٢,٢٧

الميزات: تقع هذه المحطة بالقرب من بلدة وهي بحالة سليمة، ويوجد فيها بئر ماء يروي البلدة. تتكون هذه المحطة من مبنى بطابق واحد مزين بأربع تقوَّسات، وخزان ماء مفرد، وبقايا مروحة هوائية فوق البئر كانت تستخدم لسحب الماء.^(٣٨٥)

الحزم (٦٧٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٢,٥٠

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٥٤,٧٧

الميزات: وتبعد ٢٠ كم عن سابقتها، وهي محطة من طابق واحد وثلاثة أقواس، وبها بئر ماء لتزويد القاطرات. وبالتالي فإن منطقة الحزم كانت تمتد موازية للساحل نحو الأراضي الغربية من بين السهول والتلال.^(٣٨٦)

المحتطب (٧٣٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٣,١٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٧٧,٢٨

الميزات: محطة المحتطب وهي أولى محطات السكة الحديدية شمال الحجاز، وتقع على الطريق العام وتعتبر محطة تقاطع. كما أن المحطة بديعة البناء لها أربعة أقواس وتتكون من طابق واحد، وكانت المياه فيها قليلة وملحة.^(٣٨٧)

تبوك (٧٨٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٤,٣٨

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٦٩٢,٢٨

³⁸⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁸⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁸⁷ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الميزات: تقع بعد محطة المحتطب بـ ٢٠ كم،^(٣٨٨) وهي من المحطات الكبيرة يوجد فيها ورشة لصيانة الخط والقاطرات. كما توجد فيها قلعة أثرية و ١٠٠٠ نخلة، وعدة بساتين. أما مساحة الأرض التي تمت زراعة القمح فيها فهي ٨٠٠ م^٢. كانت منطقة زاخرة بالمياه التي تسقى منها الحقول الزراعية والأشجار.

وبالتالي كانت تبوك أول منطقة سكنية بعد معان، تقع في واحة كبيرة بين أشجار النخيل. وهي عبارة عن ٦٠ منزلاً يعيش فيه أناس سود البشرة.^(٣٨٩) وقد توجد محطة بين أشجار التمر بالقرب من القلعة التي تبعد عنها بحوالي واحد كيلومتر،^(٣٩١) ولكنها خالية من السكان، كما وُجِدت قرية تم إنشاؤها أثناء مد الخط.

وقد تم تعبئة صهاريج ضخمة بالمياه عن طريق المضخات الهوائية من الآبار الكثيرة المياه، حيث نقلت هذه المياه إلى المناطق الجنوبية التي ندرت المياه فيها، وذلك من أجل تنفيذ إنشاء الخط.^(٣٩١) وُجِد في تبوك ورشة لإصلاح المحركات المعطلة ومنصة لتغيير وجهة القاطرات.

الأثيلي (٨٦٠ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٢١

الميزات: وتقع محطة الأثيلي في وادي الأثل نسبة لأشجار في تلك المنطقة، وهي مبنى واحد له مدخل ثلاثي التقويس من الحجر الأحمر.

³⁸⁸ الوثيقة نفسها.

³⁸⁹ الوثيقة نفسها.

³⁹⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

³⁹¹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. Barclay to Sir Edward Grey, (Report by Auler Pasha Respecting the Hijaz Railroad), Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

وتقع محطة الأثيلي على بُعد ١١ كم شمال غرب محطة برك، و ٢٨ كم جنوب شرق محطة تبوك. وقد ندر وجود المياه في هذه المنطقة. (٣٩٢)

ظهر الحاج (٩٣٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٤٥

الميزات: محطة ظهر الحاج أو قرين غزال تبعد عن محطة برك بـ ١٢ كم. وهي محطة صغيرة نسبياً ومشيدة من الحجر الرملي الأحمر، ولها مدخل من ثلاثة أقواس كسابقتها.

لقد وصل الخط الحديدي إلى هذه المنطقة بعد عبور نفق بطول ١٨٠ م. وكانت المياه في ظهر الحاج قليلة جداً. (٣٩٣)

المصطبغة (٩٥٠ م)

المسافة بين المحطتين: ١١

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٥٦

الميزات: وتبعد محطة المصطبغة عن محطة ظهر الحاج بـ ١٣ كم، وهي محطة متوسطة مؤلفة من طابقين ومبنية من الحجر وتموقع وسط الصحراء القاحلة ومحاطة بالجبال الجرداء. (٣٩٤)

قلعة الأخضر (٨٩٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٥

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٦١

الميزات: وتقع على بُعد ١٩ كم غرب محطة خميسة (خمس)، وخمسة

³⁹² IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

³⁹³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³⁹⁴ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

كيلومترات عن محطة ظهر الحاج وأربعة كيلومترات عن نفق بوغاز.^(٣٩٥) تتمتع محطة الأخضر بلون حجري بني ولها مدخل من ثلاثة أقواس وهي من طابقين.^(٣٩٦)

هذه المحطة تقع على ضفة وادي الأخضر، وخلفها توجد بقايا قلعة الأخضر العتيقة وآبارها المشهورة. ويروى أن رسول الله ﷺ مر بها في طريقه إلى تبوك وكان هنا مسجد عند الآبار.^(٣٩٧) كانت المنطقة لا تصلح للزراعة، الأمر الذي جعلها تخلو من السكان ما عدا بعض الأشخاص من بعض القبائل.^(٣٩٨)

خميسة (٩٢٥ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٢

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٧٨٣

الميزات: وتقع شرق محطة الأخضر بتسعة كيلومترات عند سفح جبل يقع خلفها، لها مدخل مقوَّس، ويوجد على سطحها تحصينات طينية.

ديسعد (٩٤٥ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٨٠٦

الميزات: وتدعى أيضاً خنزيرة أو أسدة، وذلك نسبة إلى التكتلات الصخرية التي يشكلها الجبل القريب منها نتيجة عوامل الطبيعة. تبعد المحطة بـ ٢٦ كم عن محطة "حمس". هذه المحطة تنفرد عن باقي المحطات بتصميمها؛ فهي من طابق واحد، ومستطيلة الشكل، ويوجد تحصينات من الطين على سطحها.^(٣٩٩)

³⁹⁵ الوثيقة نفسها.

³⁹⁶ الوثيقة نفسها.

³⁹⁷ الوثيقة نفسها.

³⁹⁸ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, (Report on the H.R. by major Maunsell, R.A.), July 27, 1907.

³⁹⁹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

المعظم (٩٩٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٣

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٨٢٩

الميزات: وتقع في شمال قرية المعظم على بُعد خمسة كيلومترات، وتبعد ٢٢ كم عن محطة ديسعد.^(٤٠٠) أنشئت المحطة عام ١٣٢٥ للهجرة، نسبة إلى الملك المعظم الذي أنشأ بركة الماء عام ٦١١ للهجرة. وهي من المحطات المتوسطة، تتألف من مبنى للحراسة، ومسكن للعمال يتألف من مبنيين من طابق واحد، وخزانين للمياه،^(٤٠١) وبالقرب منها بركة ماء ويوجد بجانبها قلعة أنشأها السلطان العثماني عثمان الثاني لحماية قوافل الحج.^(٤٠٢)

خشيم صنعا (١٠٦١ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٦

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٨٥٤

الميزات: وتتألف المحطة من مبنى بطابقين يتزيّن المدخل بثلاثة أقواس. تقع هذه المحطة بالقرب من جبل صنعاء، وهي من أجمل القلاع، بنيت عام ١٣٢٥ للهجرة.^(٤٠٣)

دار الحمراء (١١٣١ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٧

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٨٨١

الميزات: هناك قلعة مهدومة على طريق الحج، كما يوجد في قعر

⁴⁰⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴⁰¹ الوثيقة نفسها.

⁴⁰² IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Istanbul, Eylül 25, 1907.

⁴⁰³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

الوادي صهريج خصص لجمع مياه الأمطار. والوادي جاف كلياً.^(٤٠٤) وقد سكن هذا الوادي ١٥٠ شخصاً من قبيلة أبي شامه في المخيمات.^(٤٠٥)

مطالع (١١١٠ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩٠٥

الميزات: تقع جنوب شرق محطة دار الحمراء بحوالي ٢٤ كم. تتألف المحطة من طابقين، وقد شيدت بالحجر المشذب، بالإضافة إلى ثلاث مباني جنوب المحطة، وهي أعلى نقطة ارتفاعاً على طول الخط الحديدي الحجازي، كما كانت تخلو من المياه.^(٤٠٦)

أبو طاقة (٩٦٠ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩١٩

الميزات: محطة أبي طاقة عبارة عن مبنى صغير بطابقين، وست غرف من الحجر الرملي الأحمر، وكانت منطقة خالية من المياه.^(٤٠٧)

المحزم (١٠٠٠ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩٣١

الميزات: تقع محطة المحزم أو مبركة الناقة في جنوب محطة أبو طاقة بنحو ١٦ كم، وتحتوي المنطقة على مبنى استراحة السكة الحديدية أنشئ من الحجر المشذب. وقد ندرت المياه في هذه المنطقة، الأمر الذي

⁴⁰⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴⁰⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

⁴⁰⁶ الوثيقة نفسها.

⁴⁰⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr.Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

جعلها تفتقر إلى النبات ما عدا بعض الشجيرات. وقد تليت سهول مدائن صالح هذه المنطقة.^(٤٠٨)

مدائن صالح (٧٩٢ م)

المسافة بين المحطتين: ٢٤

البُعد عن المحطة الرئيسية: ٩٥٥

الميزات: مدائن صالح هي أطلال الحجر التي عاش فيها نبي الله صالح عليه السلام وكانت قديماً عاصمة يهودية حسب الروايات. وهي عبارة عن قلعة بين بعض الصخور المنحوتة الموجودة على طريق الحج، تزخر بالنقوش والكتابات الحميرية والنبطية، كالبتراء التي تشتهر بمعابدها الحجرية المنحوتة. وهي تقع شمال شرق العُلا بنحو ٢٥ كم، وقد تم بناء هذه المحطة بالقرب من القلعة القديمة، وهي من المحطات الكبيرة يوجد في وسطها بئر الناقة.^(٤٠٩) توجد بركة قديمة وخمسة آبار مغلقة بالأحجار، وكذلك ١٦ مبنى من مباني السكة الحديدية وقد بنيت بالحجر المشذب.^(٤١٠) ويوجد بها مستودعات وقسم لصيانة الخط والقاطرات إضافة إلى سكن العمال، كما أن المحطة تتألف من طابقين.^(٤١١)

العُلا (٦٢٠ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١,٠١٥

الميزات: العُلا، أول منطقة سكنية على مدى خط المسار بعد تبوك، وقد تحتوي على ٤٠٠ بيت يعيش فيها ٢٠٠٠ نسمة، كما تحتوي على واحة تزخر بالنخيل التي تمتد على مساحة ثلاثة كيلومترات. والعُلا

⁴⁰⁸ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

⁴⁰⁹ الوثيقة نفسها.

⁴¹⁰ الوثيقة نفسها.

⁴¹¹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

هي أول منطقة تمتعت بمصادر مياه بعد منطقة الأخضر التي تبعد عنها حوالي ٢٤١ كم.^(٤١٢) وكانت العُلا بلدة صغيرة محاطة بالأسوار للوقاية من الانحرافات الوعرة.^(٤١٣)

إن أهالي هذه المنطقة مارسوا زراعة الذرة والنخيل. وكانت بفضل العديد من المصادر المائية النابعة من وادي القرى، تزخر بالمياه التي تم سقي الحقول والبساتين بها. كما وُجد فيها بعض الحيوانات من البقر والحمير والماعز والدجاج.^(٤١٤) ومحطة العُلا من المحطات الكبيرة التي أنشئ فيها ورشة ومسكن للعمال، بالإضافة إلى خزان ماء مزدوج.^(٤١٥)

قلعة زمرد (٦٦٠ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١,٠٣٠

الميزات: قلعة الزمرد مبنية على طريق الحج، وفيها صهاريج لجمع المياه بين الممرات الصخرية.^(٤١٦)

هدية (٣٨١ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١,١٣٥

الميزات: في الحقيقة إن هدية هي قلعة مبنية على خط الحج، وتبعد عن خيبر مسافة يوم واحد مشياً على الأقدام، كما يوجد فيها الآبار التي تزخر بالمياه.^(٤١٧)

⁴¹² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

⁴¹³ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907; الوثيقة نفسها.

⁴¹⁴ الوثيقة نفسها.

⁴¹⁵ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

⁴¹⁶ Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴¹⁷ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

المدينة المنورة (٤٠٢ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الرئيسية: ١,٣٠٠

الميزات: هي آخر محطة لخط حديد الحجاز.

فروع خط حديد الحجاز

كان الهدف الأول من إنشاء خط حديد الحجاز، هو أن يصل إلى محطته الأخيرة في الأراضي المقدسة -وهي المدينة المنورة- بأسرع وقت ممكن. هذا وقد كُتِفَت المساعي وبُذلت الجهود من أجل تحقيق هذا الهدف، ووضعت الخطط لإنهاء الخط في شهر سبتمبر/أيلول ١٩٠٨.

لم يُكْتَفَ بإنشاء الخط بين مكة المكرمة والمدينة المنورة فحسب، بل وُضِعَت مشاريع أخرى للتنفيذ. ففي حيفا -مثلاً- وُضِعَ مشروع إنشاء مرفأً للاحتماء، وخط حديدي يمتد بين "جدة" ومكة المكرمة لتسهيل رحلات حجاج الهند، وفي سورية أنشئت خطوط قصيرة المدى لغرض الأرباح النقدية. وفي حال إتمام هذه المشاريع سوف يتم استخدام خط مكة المكرمة والمدينة المنورة لأغراض مختلفة مفيدة. وفي صدد ذلك يمكن أن نسرد الخطوط الفرعية التي سيتم إنشاؤها كالتالي:

١- خط عمان-السلط الفرعي

٢- خط حيفا-عقره الفرعي

٣- خط العفولة-نابلس-القدس الفرعي

٤- خط تل الشام-شارون-سهل يافا^(٤١٨)

كانت اللجنة الإنشائية تسعى إلى تنفيذ هذه المشاريع المذكورة بكل

جهودها، إلا أن الإنكليز رأوا أنه من الصعب أن يتم إنجاز مشروع خط القدس-عمان-السلط.^(٤١٩)

خط عمان - السلط الفرعي

وقد خُطَّط أن يبلغ طول خط عمان-السلط الفرعي ٣٨ كم، وفي حال إتمام هذا الخط الفرعي، سوف يُتمكَّن من تشغيل منجم الفوسفات الكائن بين عمان-السلط، وبعد إتمام هذا الخط الفرعي أيضًا سوف يُتمكَّن من ربط خط حديد الحجاز بخط يافا-القدس الذي يشغَّل من قِبَل الإنكليز، ومن ثمَّ استخدامه كخطٍ للتَّنقُّل نحو المناطق الساحلية.

وعليه فقد كانت مناجم الفوسفات في ذلك التاريخ تحظى بأهمية كبيرة، الأمر الذي دعا إلى ضرورة إنشاء خطٍ فرعي، وبالتالي فقد كانت نسبة تتراوح ما بين ٥٥٪ إلى ٨٥٪ من الأراضي المذكورة تتمتع بالفوسفات؛ حيث تم العثور على هذا المعدن بعمق ٢٠ م في مساحة بضعة كيلومترات مربعة.^(٤٢٠)

هذا وقد ظهر نتيجة للدراسات الدقيقة بين عمان-السلط، أن هذه المنطقة لم تكن غنية من حيث الفوسفات كما زُعم، الأمر الذي جعل اللجنة الإنشائية تعدل عن قرارها بإنشاء خط فرعي في المنطقة المذكورة. في حين ووفق حسابات وتخمينات المهندس "مايسنر" اعتقد أن هذه الأراضي تخفي في أعماقها ١,٠٠٠,٠٠٠ م^٣ من الفوسفات، بل وكانت التقارير والدراسات تؤكد ذلك؛ إذ ظهر نتيجة الدراسات التي شملت مناطق أخرى أن نسبة الفوسفات الموجودة هناك لا تكفي ولا تعادل نسبة مصاريف النقل التي ستتم لتشغيل الخط.

⁴¹⁹الوثيقة نفسها.

⁴²⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

وبالتالي فقد أثر هذا الوضع على العدول عن إنشاء خط فرعي يمتد بين خط حديد الحجاز والقدس أيضاً، لأن هذا المشروع يدعو إلى عبور وادي الأردن العميق جداً، وهذا يتطلب مصاريف باهظة وتكلفة عالية.^(٤٢١)

خط حيفا - عقرة الفرعي

لقد حُطِّطَ أن يكون طول خط حيفا-عقرة الفرعي ١٧ كم، ويمتد على سواحل خليج عقرة، كما تمت إعادة الدراسة لمخطوط المشروع هذا من قبل المهندس "مايسنر". وقد أدت هذه الدراسة إلى إنشاء رصيف بسبب التربة الرملية التي تتحرك دائماً في ضفة نهر المقطع الواقع على مسار الخط، مما أدى إلى التكلفة العالية ثم إلى العدول عن تنفيذ المشروع.^(٤٢٢)

خط العفولة - نابلس - القدس الفرعي

حُطِّطَ أن ينفصل هذا الخط عن خط حيفا-درعا الفرعي، مروراً من أراضٍ خصبة وسكنية في سوريا، ووصولاً إلى القدس عبر نابلس. وفي حال إنجاز هذا المشروع فسيتمكّن -فضلاً عن القدس- من الاتصال بسواحل يافا، والمناطق السورية الأخرى الواقعة بين دمشق وغزة، وبالتالي سيتمكّن من جمع الجنود العثمانيين في غزة؛ مما يتيح الفرصة لأن تبقى الحدود المصرية تحت المراقبة الدائمة؛ لذلك كان هذا الخط يحظى بأهمية كبيرة من الناحية العسكرية.^(٤٢٣)

خط تل الشام - شارون - سهل يافا

وهو من الخطوط الفرعية لخط حديد الحجاز التي تم وضعها ضمن قائمة مشروع التنفيذ. ينطلق هذا الخط من منطقة تل الشام إلى سهل

⁴²¹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

⁴²² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴²³ الوثيقة نفسها.

شارون إلى يافا، وذلك عبر منطقة القدس ف"غزة" ف"يافا". ولكن هذا المشروع لم يتحقق تنفيذه حتى عام ١٩٠٦، حيث تحوّلت الرغبة صوب إتمام مشروع خط العفولة-القدس قبل كل شيء.^(٤٢٤)

خط حيفا - درعا الفرعي

دعت الضرورة أثناء إنجاز مشروع خط حديد الحجاز بين دمشق والمدينة المنورة، إلى إنشاء خط فرعي يربط الخط بالبحر. والسبب في ذلك ضخامة التكلفة التي ستصرف أثناء نقل المعدات واللوازم الإنشائية التي تقدر بالأطنان عبر الخط الفرنسي بين دمشق-وبيروت.^(٤٢٥) كما ظهرت مشكلة أخرى في إنشاء خط فرعي يربط الخط الحجازي بالبحر، وهي ضرورة شراء حق الامتياز من الشركات الأجنبية والذي كان قد مُنح لها من قبل. وقد تم شراء هذا الحق بمبلغ قدره ١٥,٠٠٠ (خمسة عشر ألف) ليرة عثمانية دُفعت إلى رجل يدعى "أرنولد هايلس". وبعد ذلك صار حق الامتياز تحت تصرف لجنة خط حديد الحجاز الإنشائية.^(٤٢٦)

وقد امتد مسار خط حيفا-درعا عبر كل من منطقة؛ شمامية، نهر المقطع، تل الشامام، العفولة، شطة، بيسان، جسر المجامع، شمش، جسر اليرموك، الحمّة، وادي خالد، الشجرة، المقارن، زيزون، تل الشحم، مزيريب، درعا.^(٤٢٧)

ولقد ابتدئ بإنشاء خط حيفا-درعا عقب المذاكرات التي تمت بين اللجنة الإنشائية لخط حديد الحجاز وبين الشركة الإنكليزية، إذ أعدت الشركة الإنكليزية تخطيطاً ملفتاً للنظر، حيث كان الخط -وفق هذا المخطط- ينطلق من حيفا ويمتد عبر وادي الأردن، حتى يصل إلى

⁴²⁴ الوثيقة نفسها.

⁴²⁵ الوثيقة نفسها.

⁴²⁶ الوثيقة نفسها.

⁴²⁷ الوثيقة نفسها.

دمشق. كما تم التعديل في مشروع الخط، حيث امتد عبر الأردن، من منطقة بيسان إلى عُمان (الواقعة على طريق مزيريب) إلى وادي اليرموك إلى بحيرة طبرية.

وعليه، فقد بلغ عرض خط حيفا-درعا الفرعي ١,٠٥ م، وطوله ١٦١ كم. كما امتد الخط من حيفا إلى العفولة بانحناء وانخفاض حوالي ٦٢ م، واستمر هذا الانخفاض من العفولة إلى جسر المجامع (جسر الأردن) على مدى ٢٤٦ م. واعتباراً من هذه المنطقة امتد خط حديد الحجاز باتجاه بحيرة طبرية صعوداً على مدى ١٨٧ كم إلى أن يصل إلى سمنخ ثم ينتهي عند درعا.

ولكن ضيق وادي اليرموك ومنحدراته وسوء تربته، كلها عوامل أدت إلى ارتفاع التكلفة وصعوبة العمل فيه؛ في حين لم تدع الضرورة إلى استخدام الأحجار، لأن جزءاً كبيراً من مسار الخط امتد عبر وادي جزريل الذي ما وُجدت فيه أي حواجز طبيعية. ولكن بعد الأردن، وكلما اقترب الخط من وادي اليرموك، دعت الضرورة إلى إقامة الجسور، والأنفاق، والقناطر، ومجاري المياه بشكل ملحوظ.^(٤٢٨)

اجتاز خط حديد الحجاز الأردن عن طريق المجاري والقنوات والجسور الحجرية ذات القناطر، مما زاد الطبيعة جمالاً وبهاءً. كما دعت الحاجة إلى إقامة جسور -من أجل عبور الوديان- يبلغ عرض كل جسر منها ١٢ م ويتمتع كل واحد منها بخمس قناطر.

إن أراضي هذه المناطق، عُرفت بمنحدراتها ومرتفعاتها الكثيرة التي أدت إلى إنشاء الجسور والقناطر من أجل العبور واجتياز الوديان، وهذا ما دفع إلى استهلاك الحديد بالكميات الضخمة، واستخدام الحجر في إنشاء

⁴²⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

الممرات التي تتمتع بستّ أو عشر قناطر. ^(٤٢٩) ولا شك أن الإنشاء بالحجر أدى إلى صرف جهود كبيرة ومبالغ ضخمة، وبالتالي كان لا بد أن يتم شراء آلات تتحرك تلقائياً من أجل الاستمرار في إخراج المياه. وفضلاً عن ذلك، تم إنشاء ثمانية أنفاق بلغ مجموع طولها ١,١٠٠ م. والجدير بالذكر أن مدة العمل في إنشاء الجسور الحديدية والحجرية استغرقت ١٨ شهراً، هذا وقد تم استخدام ٦٥,٠٠٠ م^٣ من الحجر في خط حيفا، من تاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١ إلى تاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٥. أما في منطقة معان فقد تم استخدام ٣٠,٠٠٠ م^٣ من الحجر أثناء إنشاء سد بـ ٣٠٠,٠٠٠ م^٣، مما يدل على سرعة الإنجاز في إنشاء خط حديد الحجاز. ^(٤٣٠)

والجدير بالذكر أنه قد لاقى عمليات الإنشاء صعوبات كثيرة أثناء مد الخط من حيفا إلى درعا، بسبب الأراضي الجبلية والوديانية، في حين قام المهندسون الأتراك تحت إشراف السيد "مختار بك" بإنشاء النصف الأول من الخط الممتد بعد حيفا. أما أجزاء الخط التي امتدت بين بحيرة طبرية ودرعا، فكانت أكثر صعوبة ومشقة من ذي قبل؛ لذلك تم تفويض الشركات الأجنبية لإقامتها، وفي مقابل ذلك تم توكيل المتعهدين الذين قبضوا أجورهم بالكامل، والذين التزموا بشروط المقاولات الموضوعية لإنشاء خط حيفا. ^(٤٣١)

لقد ارتفعت التكلفة في إنشاء القناطر والممرات، حيث استخدمت القاطرات لتفريغ حفر الأساس من المياه، واستُخدمت الكميات الضخمة من الحديد لإقامة الجسور في المرتفعات المطلوبة لا سيما في وادي

⁴²⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴³⁰ الوثيقة نفسها.

⁴³¹ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; الوثيقة نفسها.

اليرموك. هذا وقد تمت إقامة ٨٣ جسراً بين الأردن ومزيريب، وثمانية أنفاق بلغ طولها الإجمالي ١,١٠٠ م، و ٢٤٦ قناة مجرى مياه.^(٤٣٢)

وعليه، فقد تم ربط خط حيفا في محطة درعا بالخط الرئيسي، كما تم استخدام ١,٢٠٠,٠٠٠ م^٣ من التراب في الأقسام الثلاثة من الخط خلال ١٥ شهراً، بالإضافة إلى استخدام ٧٠,٠٠٠ م^٣ من الحجر بنجاح. هذا وقد تم إنشاء الخط بالكامل في شهر أكتوبر/تشرين الأول عام ١٩٠٥.^(٤٣٣) أما السمات الرئيسية للمدن الواقعة بين حيفا ودرعا فهي كالتالي.^(٤٣٤)

حيفا

الارتفاع عن سطح البحر: ١,٤٥+

المسافة بين المحطتين: ٢١,٧

البُعد عن المحطة الأولى: (٠)

تقع حيفا على سفوح جبل كرميل، ويبلغ عدد سكانها ١٢,٠٠٠ نسمة، وقد اعتُبرت مركزاً تجارياً، حيث يتم فيها ممارسة تجارة القمح والذرة، والسّمسم، وزيت الزيتون. هذا وقد شكّل المسلمون نصف سكان حيفا، أما النصف الآخر فكان من الروم الأرثوذكسيين، اليهود، الرومان الكاثوليكين، الروم الذين ينتسبون إلى ماروني والكنيسة الشرقية، أما السكان الأوربيون الذي قطنوا في حيفا والذين بلغ عددهم ٦٠٠ نسمة فأغلبهم كان من الألمان.

وعليه، فإن حيفا كانت تزخر بآبار المياه الجيدة، كما وُجد فيها ورشات للصيانة، وورشات لتصليح المحركات، ومنصة متحركة، وصهريج ماء

⁴³² IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

⁴³³ الوثيقة نفسها.

⁴³⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

في شمال المحطة يتم تعبأته بالمضخات. وبالتالي فقد تم في حيفا إنشاء خط فرعي بلغ طوله ٣٢٠ م، امتد بشكل مواز لسفوح جبل الكرميل، كما تمتعت حيفا بأرض منبسطة في الجهة الشمالية لها يتم فيها الزراعة.

الشمامية (+٣٩)

المسافة بين المحطتين: ١٤,٦

البُعد عن المحطة الأولى: ٢١,٧

تل الشامام هي قرية تتألف من ١٠٠ شخص مزارع، وقد زخرت هذه القرية بآبار المياه، بالإضافة إلى محطة حجرية صغيرة. لقد امتد خط جانبي بطول ٥٥٠ م باتجاه المحاجر التي أقيمت على سفوح جبل الكرميل، إلا أن الخط لم يحظ بالتشغيل.

جسر: نهر المقطع

لقد اجتاز الخط الحديدي -عبر جسر حجري- نهر المقطع، كما كان منسوب مياه هذا النهر يرتفع في الربيع ويجف في الصيف. وعليه فإن الخط امتد عبر المناطق الحجرية الحادة في الجنوب، وعبر التلال الشجرية، معجازاً ممراً بوسع ٢,٥ كم ومنتهاً بعد ذلك إلى مرج عامر في الشمال، وبالتالي تم استخدام الأراضي الخصبة هنا من أجل الزراعة.

تل الشامام

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ٢٢

لقد احتوت محطة تل الشامام على مبنى حجري وخط جانبي يبلغ طوله ٢٢٨ م، وعليه فقد كانت حالة السكة الحديدية المارة من السهول تسوء كلما هطلت الأمطار على هذه المنطقة.

محطة ماء

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ٣٢

لقد احتوت هذه المحطة على صهريج يسع ٢٥ م^٣ من الماء، كما تم تعبئة هذا الصهريج عن طريق مضخات تقدر على سحب الماء من الآبار التي يبلغ عمقها ١٨٣ م.

العفولة (٦٣ م)

المسافة بين المحطتين: ١٤,٧

البُعد عن المحطة الأولى: ٣٦,٣

تتألف العفولة من ١٥٠٠ نسمة، وكانت تتمتع بالآبار الزاخرة بالمياه والأراضي الزراعية، كما كثر عدد القرى حوالها. احتوت العفولة على محطة مبنية من الحجر، ومستودع للبخاخ، وخط جانبي بطول ٢٧٤ م. هذا وقد امتد الخط الحديدي من بين الأراضي المنخفضة في مناطق البحر الأبيض المتوسط والأردن، كما اجتاز الخط هذه الأراضي المنبسطة بسهولة عند اعتدال الحالة الجوية، أما في الأجواء الممطرة فساء الوضع.

شطة (٧٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٨,٠

البُعد عن المحطة الأولى: ٥١,٠

شطة، هي قرية يعيش فيها ٨٠٠ مزارع، وقد أقيمت على أرض خصبة، تزخر بأشجار البرتقال في جهتها الشمالية بـ ٤٠٠ م تقريبا. وهي مبنية على أرض واسعة بين أشجار البرتقال. احتوت شطة على محطة حجرية، وخط جانبي بطول ٢٧٥ م، وصهريج للماء، كما جُلبت المياه من الواديان القريبة إليها والتي عُرفت بالأراضي الزراعية الخضراء.

بيسان (١٢١ م)

المسافة بين المحطتين: ١٧,٣

البُعد عن المحطة الأولى: ٥٩,٠

إن بيسان مدينة قديمة^(٤٣٥) وقد وقع القسم القديم من هذه المدينة في تل الحسن، كما احتوت بيسان على أنقاض من الجسور، ومدرجات السباق، والأسواق المسقوفة، والمدرجات المسرحية التي تعود إلى العهد الروماني، كما احتوت على تماثيل ومعابد وكتابات تعود إلى العهد البيزنطي أيضاً. بالإضافة إلى ذلك، فقد وقعت قرية كبيرة تبعد عن منابع المياه بـ ١,٥ كم شرقي بيسان، فوفرة المياه جعل من بيسان منطقة تعج بالبساتين والحدائق. واحتوت بيسان على محطة حجرية ذات طابقتين، وخط جانبي بطول ٢٧٥ كم. ومنه، فقد امتد الخط من الأراضي المنبسطة إلى وادي الأردن، واستمر بانحدار تدريجي نحو الشمال.

محطة جسر المجامع (٢٤٦ م)

المسافة بين المحطتين: ١٠,٥

البُعد عن المحطة الأولى: ٧٦,٣

احتوت منطقة جسر المجامع على محطة حجرية، وخط جانبي بطول ٢٧٥ م، وصهريج للماء، في حين جُلبت المياه إلى هذه المنطقة من الأردن. وقد عاش على أراضي هذه المنطقة الخصبه حوالي ٢٠٠ شخص من العرب.

جسر المجامع (٢٥٧ م)

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: -

⁴³⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

لقد وُجِدَت في أعلى الأردن، محطة ذات قناطر حجرية يبلغ قطر كل واحدة منها ١٢ م. بالإضافة إلى ذلك، فقد تم إنشاء جسر حجري مقنطر بطول ١٢ م على النهر، وذلك من أجل تسهيل عبور المشاة.

جسر الدلهمية

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: -

لقد اجتاز الخط الحديدي منطقة "شريعة المناذرة" عبر جسر يرتفع عن مستوى المياه حوالي ١٤ م، ومبني على مساند حجرية، تبلغ المسافة بين كل واحد منها ٥٠ م. كما جرى النهر هناك من بين مضيق حجري يحتوي على عدة شلالات، مما أظهر صعوبة إنشاء الجسر حال انهياره.

الدلهمية

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: -

لقد وقع على الجهة الشمالية التي يمر منها الخط الحديدي ٥٠ خانة سكنية، وقد وصل الخط إلى سهل الأردن الذي تمتع بالزراعة والخضار.

سمخ (٢٠٣ م)

المسافة بين المحطتين: ٨,٥

البُعد عن المحطة الأولى: ٨٦,٩

وقعت محطة سَمخ في الساحل الجنوبي لبحيرة طبرية، هذا ما جعلها تحظى بأهمية كبيرة. لقد احتوت منطقة سَمخ على محطة ذات طابقين، وورشة لتصليح المحركات، ومنصة متحركة، ومستودع فحم، ومستودع بضائع، وأربعة خطوط جانبية يبلغ طول كل واحد منها ٣٦٦ م. كما تم إنشاء خزان ضخّم قبل مرتفع وادي اليرموك، وتم هناك أيضًا إعداد

٥,٠٠٠ عارضة خشبية و ١,٠٠٠ قضيب حديدي لإرسالها إلى المناطق الجنوبية للمحطة.

وعليه فقد استخدمت سمخ كمرفأ للبواخر والسفن بين طبرية والمناطق الأخرى، في حين وُجد في سمخ بحيرة يصلح ماؤها للشرب، وصهريج يسع ٢,٢٥ م^٣ من الماء ويعبأ من البحيرة بالمضخات. تألفت قرية سمخ من ١٥٠ خانة سكنية وبلغ عدد سكانها ٥٠٠ نسمة معظمهم من اللاجئين الجزائريين والعرب. وقد تم في سمخ إنشاء مرفأ بطول ١٣٧ م، كما مارس أهلها الزراعة.

احتوت سمخ على بواخر عديدة تستوعب ٢٥ شخصاً وتقوم برحلات قصيرة (١,٥ ساعة) في بحيرة طبرية. وقد امتد الخط الحديدي باتجاه مضيق وادي اليرموك بعد اجتيازه الأراضي المنبسطة. ولا بد من التنويه أن وادي اليرموك سمي بين العرب المحليين بـ"شريعة المناذرة". هذا وقد امتد الخط الحديدي من بين الصخور بشكل إلتوائي.

جسر اليرموك الثاني

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٢

لقد بلغ ارتفاع هذا الجسر الحديدي والمبني على مساند حديدية، حوالي ١٢ م عن مستوى المياه، بالإضافة إلى إنشاء أربع قناطر حجرية على الجهة اليسارية من الجسر تبعد عن بعضها البعض بست أمتار. في حين تمكنت إدارة الخط الحديدي من معرفة هذه الجسور من الأرقام التي وُضعت عليها.

جسر اليرموك الثالث (١٢١ م)

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٣

تم إنشاء هذا الجسر على نفس طراز الجسور الأخرى، ولقد امتد الخط عبر هذا الجسر الثالث من بين الأحجار البركانية السوداء والبيضاء ومن بين المنحدرات الحادة.

محطة الحمة (١٤٦ م)

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٥

لقد امتد الخط عبر الجبال حتى وصل إلى محطة الحمة الصغيرة والمبنية على أرض منبسطة باتجاه الشمال. وبالتالي احتوت محطة الحمة على خط جانبي بطول ٢٢٨ م، وقد كانت المنطقة تتمتع بمياه ساخنة طبيعية، إلا أن هذه المياه وقعت على مسافة بعيدة عن النهر، كما وُجدت قرية أم قيس على بعد ٢٥٠٠ م بالجهة الجنوبية للمحطة.

الحمة (١٤٦ م)

المسافة بين المحطتين: ٢١,١

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٥,٣

لقد اشتهرت هذه المنطقة بمعدن الكبريت الذي تم تشغيله من قبل إدارة خط حديد الحجاز. بالإضافة إلى ذلك احتوت منطقة الحمة على مدرج روماني، وحمام، وآثار رومانية أخرى، وقد جلبت المياه إلى هذه المنطقة من اليرموك.

جسر اليرموك الرابع

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ٩٦

لقد امتد الخط من على جسر يرتفع عن سطح الماء بتسعة أمتار.

جسر اليرموك الخامس

المسافة بين المحطتين: ٤

البُعد عن المحطة الأولى: ١٠٠

لقد امتد الخط من على جسر حديدي شبيه بالجسور الأخرى، ومجتازاً الأراضي الحجرية الحادة.

النفق الأول

المسافة بين المحطتين: ٥

البُعد عن المحطة الأولى: ١٠٥

بلغ طول هذا النفق ٢٥٦ م، وامتد الخط بعده نحو نهر من بين الصخور.

جسر اليرموك السادس

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٠٦

لقد أنشئ هذا الجسر على ست قناطر، تبعد عن بعضها بـ ١٢ م. كما ارتفع عن مستوى المياه بسبعة أمتار.

محطة وادي خالد^(٤٣٦)

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٠٧

احتوت هذه المنطقة على محطة وخط جانبي بطول ٢٢٨ م، ولم يجاور هذه المحطة أي قرية أو مستوطن. وقع ممر وادي خالد في مكان قريب من المحطة، كما اجتاز الخط الحديدي السفوح الصخرية الحادة. وُجِدَت بعض مصادر المياه في هذه المنطقة، الأمر الذي جعل البدو يلجأون إليها باستمرار.^(٤٣٧)

⁴³⁶ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

⁴³⁷ خط غزة، الضفة الغربية والأراضي اللبنانية.

جسر اليرموك السابع

المسافة بين المحطتين: ٧

البُعد عن المحطة الأولى: ١١٤

تم إنشاء جسر اليرموك السابع على خمس قناطر، وبلغ طوله ١٢ م.^(٤٣٨)

مستوى البحر

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ١١٦

وسمي هذا المكان بجسر الكويه، كما امتد الخط الحديدي موازيًا

مستوى مياه البحر.

محطة الشجرة (٢٧ م)

المسافة بين المحطتين: ٥

البُعد عن المحطة الأولى: ١١٩

إنها محطة صغيرة، ولم يتم إنشاء خط جانبي لها، كما وقعت قرية تبعد

عنها بأربعة كيلومترات.^(٤٣٩)

شجرة (+٢٦,٨٩ م)

المسافة بين المحطتين: ٥,١

البُعد عن المحطة الأولى: ١١٩,٥

وقعت محطة شجرة على بعد أربعة كيلومترات من قرية تحمل نفس

الاسم، يبلغ عدد سكانها ٥٠٠ نسمة. وقد وُجد على أطراف محطة شجرة

قرى ومزارع كثيرة، كما جلب إليها الماء من اليرموك التي تبعد عنها بـ

٣٠٠ م.^(٤٤٠)

⁴³⁸ It probably called so after the Arab General Khalid, who gained a decisive victory over the Byzantines near Jakusa, North of the Valley, in 636 A.D.

⁴³⁹ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

⁴⁴⁰ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

جسر اليرموك الثامن

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢١

تم إنشاء جسر اليرموك الثامن من الحجر وعلى نهر ضيق وعميق، كما كان النهر يجف في معظم الأحيان. بلغت المساحة بين القناطر السبع للجسر ١٢ م، كما تم إنشاء رصيف في مركز الجسر بارتفاع ١١ م.^(٤٤١)

جسر اليرموك التاسع

المسافة بين المحطتين: ٢/١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢١,٥

لقد امتد الخط الحديدي عبر جسر حجري بخمس قناطر وبلغ طوله ١٢ م.

محطة المقارن (٧٢ م)

المسافة بين المحطتين: ١١,٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢٥

احتوت منطقة المقارن على محطة صغيرة وخط جانبي بطول ٢٢٨ م، وكانت تخلو من السكان، وقد أحيطت بقرى كثيرة.

جسر اليرموك العاشر

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢٧

امتد الخط من على جسر حجري بست قناطر وبلغ طوله ١٢ م، كما اجتاز الخط مفرق وادي الأخضر واستمر في امتداده نحو الجهة اليمنى.

⁴⁴¹ الوثيقة نفسها.

النفق الثاني

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢٨

امتد الخط الحديدي من بين منطقة حجرية، عابراً وادي الأخضر وأربعة أنفاق.

الجسر الحادي عشر

المسافة بين المحطتين: ٢/١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٢٨,٥

امتد الخط الحديدي عبر جسر حجري بثلاث قناطر وبطول ١٢ م، متوجهاً نحو الجهة اليمنى من وادي الأحرار.

الجسر الثاني عشر

المسافة بين المحطتين: ١ ¼

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٠

امتد الخط الحديدي عبر جسر حجري، متوجهاً نحو الجهة اليسرى من وادي الأحرار، ثم بدأ يرتفع تدريجياً.

النفق الثالث

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣١

امتد الخط من بين نفق بين صخور بيضاء، مجتازاً وادي الأحرار الذي يبلغ طوله ١٨٣ م.

النفق الرابع

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٢

إنه نفق على شكل قوس بطول ٢٥٦ م، وإنه أعلى من الجسر الثاني بقليل، مر من وادي اليرموك، وبسبب الصخور التي وقعت على السكة الحديدية باستمرار في هذه المنطقة، توقّف سير القطار كثيرًا.

محطة زيزون (+١٩, ٢٦٠)

المسافة بين المحطتين: ١٣,٣

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٦

إن زيزون قرية زراعية تتألف من ٢٠٠ نسمة، وقد تم فيها إنشاء محطة صغيرة. تمتعت قرية زيزون بالمياه الوفيرة والشلالات، بالإضافة إلى وجود صهريج للماء تم تعبئته من منابع القرية. وقد مر أحد فروع نهر اليرموك من هذه القرية أيضًا، هذا ما جعلها منطقة زراعية خصبة.

النفق الخامس

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٧

بلغ طول هذا النفق ٢٢٨ م.

النفق السادس

المسافة بين المحطتين: ١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٣٨

إنه نفق يشبه النفق الخامس وبلغ طوله ٢٧٥ م.

جسر اليرموك الثالث عشر

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٠

مرّ جسر اليرموك الثالث عشر من تل الشحم، وهو جسر مهم للغاية أنشئ على مساند حديدية، وقد بلغت مساحة المسند الوسطي الوحيد ٥٠

م، كما بلغ عرض المسند الحجري الذي أنشئت عليه أعمدة الجسر الثلاثة، ١٢ م. وعليه فقد امتد الخط صعوداً باتجاه قرية تل الشحم ووادي مدآن.

جسر اليرموك الرابع عشر

المسافة بين المحطتين: ٢/١

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٠,٥

امتد الخط الحديدي عبر هذا الجسر الحجري المتجه صوب وادي مدآن، كما أقيم عليه رصيف بارتفاع ١١ م. واستمر الخط امتداداً على أطراف الوادي.

الجسر الخامس عشر

المسافة بين المحطتين: ٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٢,٥

امتد الخط الحديدي بمنعطف قاس عابراً الوادي. وقد تم إنشاء الجسر الخامس عشر على أقدام تبعد عن بعضها البعض بستة أمتار.

النفق السابع

المسافة بين المحطتين: -

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٢,٧٥

مرّ الخط الحديدي -بعد اجتيازه الجسر- من النفق السابع الذي يبلغ طوله ١١٠ م، ثم استمر في امتداده صعوداً نحو الأعلى.

تل الشحم

المسافة بين المحطتين: ٢ ¼

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٥

احتوت منطقة تل الشحم على محطة صغيرة وخط جانبي بطول ٢٢٨ م. كما بلغ ارتفاع الخط الحدّ الأقصى في هذه المنطقة. هذا وقد وُجد بالقرب

من قرية تل الشحم هضبة محطة حوران. تمتعت تل الشحم بمنايع المياه، كما وُجد فيها القليل من السكان.

مزيريب

المسافة بين المحطتين: ١١,٨

البُعد عن المحطة الأولى: ١٤٩

إنها المنطقة التي كان يجتمع على أرضها قوافل الحجاج وتقام فيها الأسواق قديمًا. كما وُجد فيها قرية كبيرة يقطنها ٨٠٠ نسمة. تمتعت مزيريب بالمياه، حيث احتوت على بحيرة تزخر بالأسماك، كما وُجد في الجهة الشمالية قرية دقايم التي احتوت على قلعة "الجديدة". وأما في الجهة الشرقية، فوَقعت قلعة "العتيقة" التي أنشئت من قبل السلطان سليم الأول. احتوت مزيريب على محطة حجرية وخط جانبي بطول ٢٢٨ م، بالإضافة إلى صهريج يسع ٢٥ م^٣ من الماء، تمت تعبئته من بحيرة مزيريب. وقد تم ربط خط مزيريب بالخط الفرنسي، عن طريق خط فرعي له بلغ طوله ١,٦٠٠ م، كما تقاطع خط مزيريب على بُعد ٨٠٠ م من المحطة بطريق الحجاج لمكة المكرمة.

درعا

المسافة بين المحطتين: ١٢

البُعد عن المحطة الأولى: ١٦١

كان خط درعا هو نقطة الوصل بالخط الرئيسي.

الخطوط الأخرى ومرابطها

لقد تم تخطيط مشاريع لإنشاء بعض الخطوط والمرابط الإضافية على سكة حديد الحجاز التي تنطلق من دمشق وتنتهي إلى المدينة المنورة. ويمكن أن نسرّد هذه المشاريع على النسق التالي:

١. مشروع ميناء حيفا
٢. خط معان-العقبة وعمان-السلط
٣. خط جدّة-مكة المكرمة
٤. ربط خطوط سكة حديد الحجاز بخطوط سوريا وبغداد
٥. خط الأناضول المركزي المحتمل إنشاؤه.
٦. خط رياق-بيروت^(٤٤٢)

مشروع ميناء حيفا:

تبيّن بعد الدراسات والحسابات الدقيقة أن إنشاء ميناءٍ في منطقة حيفا سيؤدّي إلى تكاليف باهظة، مما جعل اللجنة الإنشائية تتخذ قراراً بإنشاء مرفأً بدل الميناء.

ارتفع مرفأ حيفا عن مستوى المياه بـ ٤,٥ م، وبلغ طوله ٣٢٠ م، وقد استُخدم هذا المرفأ كوسيلة لتحميل وتنزيل المعدات واللوازم للخط الحديدي. وقد تم إنشاء المرفأ بالأحجار التي أخضرت من المحجر الكائن بالقرب منه، إلا أن هذه الأحجار تهدّمت بسبب العواصف الشمالية الغربية، ونتيجة لتلك العواصف انهدمت مساحة ٢٧ م من الجهة الرأسيّة للمرفأ، بالإضافة إلى انحناء السكة الحديدية نتيجة شدة الأمواج التي ضربت السواحل.

وعليه، فقد تم إنشاء مانع للأمواج من أجل حماية المرفأ، حيث بدأ المانع من المدينة وامتد عبر مواقع "أ"، "ب"، "ج" على شكل قوس بطول ٧٠٠ م، وكان مدخل المرفأ في الجهة الشمالية من خليج عقره. أما طول الجزء الذي وقع بين موقع "أ" و"د" من المرفأ، فبلغ ٥٠٠ م. وقد كانت مواقع "أ"، "ب" و"ب"، "ج" تستوعب ماءً بحجم ٨,٥ × ١٠ م، وتتمتع بساحة

⁴⁴² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

واسعة ترسو فيها السفن، بالإضافة إلى امتداد سكة حديدية على هذه المواقع. وقد تمت تعبئة بعض الأجزاء من المرفأ لتستخدم كمستودع وكأرضية لمد الخطوط الفرعية.

خُصص لإنشاء المشروع المذكور ٨٠٠,٠٠٠ (ثمانمئة ألف) ليرة عثمانية، وخُطط أن يتم بناء مانع الأمواج تدريجياً، فبلغ -بذلك- مجموع التكاليف المالية مع سائر المصاريف ١,١٠٠,٠٠٠ (مليون ومئة ألف) ليرة عثمانية.

ألح المهندس "هير مايسنر" على أن يبقى المشروع تحت إشراف إدارة خط حديد الحجاز، وأن يبقى بعد الإتمام متصلاً بالخط الحجازي أيضاً دون مداخلة أية شركة أجنبية؛ حيث رأى أن تسليمه إلى الشركات الأجنبية، سيؤدي إلى تنافس في أسعار النقل مع ميناء بيروت؛ لذلك كان من الضروري أن يبقى مشروع مرفأ حيفا، تحت إدارة خط حديد الحجاز حسب رأيه.^(٤٤٣)

خط جدّة - مكة المكرمة:

دعت الضرورة إلى تسريع إنشاء خط جدة-مكة المكرمة الفرعي أو إلى تسريع إنشاء خط العقبة-المدورة الفرعي، عندما ابتعد الإنشاء عن البحر وازدادت الصعوبات.

وكذلك صُرفت المبالغ الضخمة على إنشاء رصيف حيفا ل يتم التغلب على الأحوال الجوية. وقد أدت المخاوف من تفعيل خط جدّة الفرعي إلى التأخر في تنفيذ الإنشاء، ومن أبرز هذه المخاوف: الأضرار التي ستصيب زعماء القبائل الكبيرة حال تشغيل الخط الحديدي في هذه المنطقة؛ حيث كان هؤلاء يملكون قوافل جمالٍ يربحون من ورائها أرباباً طائفة، وفي

⁴⁴³ IOR: L/P&S/10/12, War Office to Foreign Office, July 26, 1907.

حالة إصابتهم بأي خللٍ أو ضررٍ نتيجة تشغيل هذا الخط، فسيعارضون -حتمًا- المشروع ويفقون ضد إنجازهِ.

ومن جهةٍ أخرى، لم يرغب السلطان عبد الحميد الثاني في مد الخط قريبًا من الساحل لكي لا يتعرض في يومٍ من الأيام لطلقات مدافع السفن الحربية. ورغم هذه المخاوف، كان لابد من توصيل الخط إلى البحر الأحمر؛ لذلك غُضَّ النظر عن التكاليف المالية الضخمة التي سيتم إنفاقها أثناء الإنشاء. والسبب في ذلك أن خط جدة-مكة المكرمة الفرعي كان قصيرًا، بالإضافة إلى الحركة التجارية المستمرة فيه، وبالإضافة إلى الإيراد غير القليل الذي يُحصَل عن طريقه. وكان من المتوقع أن يتم خط حديد الحجاز الرئيسي بعد ثلاث سنوات حال انتهاء هذا الخط الفرعي، وإلا فسيستغرق الإنشاء خمس سنوات.^(٤٤)

وقد ظهر نتيجة العديد من الدراسات، أن خط جدة-مكة المكرمة سيواصل مسيرته دون مواجهة أية صعوبات أو عراقيل. وقد أدى إنشاء خطوطٍ بين درعا-حيفا أو معان-العقبة وربطها بالخط الرئيسي المتصل بالبحر إلى تكاليف باهظة، ولكن في حال ربط خط مكة المكرمة بالبحر الأحمر، ستتخفض هذه التكلفة بكثير. وقد رأى المهندس أحمد مختار بك، أنه يمكن إنشاء مثل هذا الخط بانحناء يبلغ ٢٠ ملم وبمنعطف يبلغ ٣٠٠ م، وبطول يبلغ ٧٥ كم.

هذا وقد حُطِّط أن يمتد خط جدة-مكة المكرمة بشكل يوازي طريق الحج، وذلك لتسهيل رحلة مسلمي الهند القادمين عن طريق البحر إلى مكة المكرمة عبر جدة.^(٤٥)

⁴⁴⁴ IOR: L/P&S/10/12, From War Office to War Office, (F.R. Maunsell, Major, R. A.), July 27, 1907.

⁴⁴⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

ومن أجل أن يتحقق الإنشاء بين جدة ومكة المكرمة، احتيج إلى ٥,٠٠٠ م^٣ من التراب، وإلى ١٠٠ م^٣ من الحجر، وإلى ١,٠٠٠ م^٣ من الحجر المكسّر، وقد خُطط أن يتم إنشاء السدّ الترابي، ونقل الحجر المكسّر خلال ثمانية أشهر من قبل كتيبتين تتألفان من ٦٠٠ جندي. وفضلاً عن ذلك فقد تطلّب الخط تكلفة مالية قدرها ١٥,٠٠٠ (خمسة عشر ألف) فرنك للكيلومتر الواحد -ومن ضمنها عمولة الحجارة- أو بلغ مجموع التكلفة النهائية ١,١٢٥,٠٠٠ (مليون ومئة وخمسة وعشرين ألف) فرنك. أما النفقات التي صرفت على الخطوط الأخرى فهي كالتالي:

١	من أجل التكاليف الإجمالية	١,١٢٥,٠٠٠
٢	من أجل النفقات العامة السنوية	٢٠٠,٠٠٠
٣	من أجل النفقات الأولية لميناء جدة	١٢٥,٠٠٠

	معدات السكة الحديدية	
١	من أجل الحجر المكسّر (٢٠,٠٠٠ فرنك للكيلومتر الواحد)	١,٥٠٠,٠٠٠
٢	٤ قاطرات (كل واحدة بـ ٣٠ طن)	١٠٠,٠٠٠
٣	٥٠ مقطورة (كل واحدة بـ ١٦ طناً، ٤,٠٠٠ فرنك)	٢٠٠,٠٠٠
٤	١٥ مقطورة (كل واحدة بـ ١٦,٠٠٠ فرنك)	٢٤٠,٠٠٠
	المجموع	٣,٧٥٠,٠٠٠

وحسب الجدول أعلاه، فقد تطلّب الإنشاء مصروفات بلغت ٥,٠٠٠ (خمسة آلاف) فرنك للكيلومتر الواحد، غير أن الدراسات التي قام بها أحمد مختار بك، بيّنت نسبة الأرباح التي سيُحصل عليها نتيجة نقل الركاب والبضائع عبر هذا الخط، وهي ٨٪.^(٤٤٦)

⁴⁴⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

ومما يجب التنويه إليه أن المهندس "جهايمر راريت كاب فون جهلستين" قام في عام ١٩٠٥م بدراسة خط حديد الحجاز، وقدم إلى اللجنة العامة بإسطنبول تقريراً مفصلاً يبين فيه ملاحظاته واقتراحاته حول الخط ونجاحه، ويمكن أن نسرده هذه الملاحظات على الشكل التالي:^(٤٤٧)

كان يتم مد ١٥٠ كم من الخط في السنة الواحدة، الأمر الذي يدل على أن الخط سيصل إلى مدائن صالح خلال سنتين؛ أي في تاريخ ٣١ ديسمبر/كانون الأول ١٩٠٧، أما وصوله إلى المدينة المنورة التي تقع على بُعد ٨٠٠ كم، فبعد خمس سنوات؛ أي في تاريخ ٣١ ديسمبر/كانون الأول ١٩١٠، وأما وصول الخط إلى مكة المكرمة التي تقع على بُعد ١,٢٠٠ كم، فسوف يستغرق ثماني سنوات؛ أي سينتهي في تاريخ ٣١ ديسمبر/كانون الأول ١٩١٣.

وقد اقترح "جهايمر راريت كاب فون جهلستين" أن يُتخذ قرار - في عام ١٩٠٦- بإنشاء خطٍ يمتد من جدة إلى مكة المكرمة على مدى ٧٠ كم، حتى يكتمل الإنشاء في شهر سبتمبر/أيلول عام ١٩٠٧.

كما ادعى أن مجموع التكاليف المالية ستبلغ ٣,٧٥٠,٠٠٠ (ثلاثة ملايين وسبعمئة وخمسين ألف) فرنك إذا ما عمل ١,٠٠٠ جندي عثماني في إنشاء الخط المذكور، بالإضافة إلى معدات وآلات السكة الحديدية ومباني المحطات. وحسب رأي "كاب فون جهلستين" أيضاً، فإن خط جدة-مكة سيُمكن الإدارة من الحصول على أرباح كثيرة، حيث كان يعيش في مكة المكرمة وجوارها ١٠٠,٠٠٠ شخص، كما كان هؤلاء يقوم بتأمين حوائجهم الغذائية عن طريق جدة في معظم الأوقات. وفي هذا الصدد، لو افترض أنه يقع على كل فردٍ حمولة ٣٠٠ كغ سنوياً، و ٠,٠٥ فرنك كأجرة

⁴⁴⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

للحمولة في الكيلومتر الواحد وفي الطن الواحد، فكان لابد أن تحصل الحسابات التالية:

الرقم		فرنك
١	إيراد الشحن السنوي	١,٥٠٠
٢	أجرة الحجاج الذين قَدِر عددهم بـ ٣٠,٠٠٠ حاج ذهاباً وإياباً من جدة إلى مكة المكرمة، وهي ٠,٢٠ فرنك للكيلومتر الواحد.	٠,٢٠ فرنك \times ٣٠,٠٠٠ = ٦,٠٠٠
	المجموع	٧,٥٠٠
١	إسقاط أجرة العمال للكيلومتر الواحد خلال السنة الواحدة	٣,٠٠٠
٢	إسقاط الكمية المصروفة على الكيلومتر الواحد سنوياً	٤,٥٠٠

وحسب رأي "كاب فون جهلستين"؛ كان لابد على المسافر من جدّة إلى مكة المكرمة أن يدفع ٦-٧ مجيدية (٥٠-٦٠ قرشاً) ذهاباً، وفي حال تشغيل الخط فستكون أجرة الراكب الواحد عند العودة إلى جدّة ١٥ قرشاً، مما سيجعل السعر سعراً رخيصاً ومقبولاً، ولعل هذا السعر سيرتفع إلى ليرة واحدة أو زيادة إذا ما أُتخذ بعين الاعتبار الأفراد الذين يرافقون الراكب الواحد خلال رحلته إلى جدّة.

وإذا تمت الحسابات على هذا الشكل فستتراوح الأرباح في خط جدّة-مكة المكرمة من ١٣,٠٠٠ (ثلاثة عشر ألف) إلى ٤٣,٠٠٠ (ثلاثة وأربعين ألف) ليرة خلال السنة الواحدة، كما أن هذا سيوفر المصاريف على الحجاج أو المسافرين ويؤمن لهم الراحة والأمان خلال سفرهم.

ثم إن امتداد خط جدّة-مكة المكرمة على أرض منبسطة دون منعطفات، ستسهل على القطار شد ١٢ مقطورة تحمل على متنها ٤٨٠

حاجًا أو راكبًا من جهة، ومن جهة أخرى ستمكّنه من اجتياز ٤٠ كم في الساعة الواحدة، ومن الوصول إلى مكة المكرمة في ساعتين كاملتين، وفي حال استخدام القاطرات التي يصل وزنها إلى ٣٠ طنًا، فسيُتمكّن من جرّ ٥٠ مقطورة تحمل على متنها ١٥ طنًا من الحمولة، و ١٥ مقطورة تحمل ركابًا مسافرين.

وقد كان من الممكن أن تستخدم ثلاثة قطارات على خط جدة-مكة المكرمة، تقوم كل واحدة منها بأربع سفرات في اليوم الواحد، الأمر الذي سيمكّن من نقل ٥,٧٦٠ راكبًا في اليوم الواحد، مما يعني أن تُسدّد تكاليف إنشاء الخط خلال أسبوع بعد تشغيله.

وكانت هناك ضرورات -حسب رأي "كاب فون جهلستين"- تدعو إلى إنشاء خط جدّة-مكة المكرمة وهي كالتالي:

١- كان معظم الحجاج القاصدين مكة المكرمة عبر طريق جدّة، يستعملون هذا الطريق، وقد كان المتبرّعون لا يشاهدون أيّ إنجاز ملموس في شمال المدينة المنورة، في حال إنشاء خط جدّة-مكة المكرمة سيتبيّن لهم أن تبرعاتهم تُصرف في موضعها المطلوب، وهذا سيزيد رغبتهم بتبرعات جديدة للخط.

٢- فإنشاء خط جدّة - مكة المكرمة، سيسهّل على خط حديد الحجاز من إيجاد منفذٍ إلى البحر، وبذلك ستُحلُّ مشكلة مصاريف النقل وقطارات الشحن التي تنقل معدات إنشاء الخط إلى مناطق التي يتراوح بعدها من ١,٥٠٠ كم إلى ١,٩٠٠ كم. فمثلاً، كان مجموع تكاليف نقل المعدات اللازمة إلى المدينة المنورة، تُحسب بالطريقة التالية: ١٠٦ طنًا × ٠,٠٥ فرنكًا × ١,٥٠٠ = ٧,٩٥٠ فرنكًا، والنقل إلى مكة المكرمة يُحسب أيضًا بالطريقة التالية: ١٠٦ × ٠,٠٥ × ١,٩٠٠ = ١٠,٠٧٠ فرنكًا.

وقد رأى "كاب فون جهلستين" ضرورةً في تجزئة خط دمشق-مكة المكرمة الذي يمتد على مدى ١,٢٠٠ كم، والذي استُهل بإنشائه في ١ يناير/كانون الثاني ١٩٠٦، إلى قسمين، كما رأى ضرورة في إنشاء خط جدّة-مكة المكرمة الذي يشكّل القسم الجنوبي من الخط الرئيسي، وكان من الأنسب -حسب رأيه- أن يُشرع بإنشاء الخط الذي يبلغ ٤٠٠ كم بين مكة المكرمة والمدينة المنورة من الطرف الجنوبي. وإن إتمام خط حديد الحجاز في غضون ثلاث سنوات، سوف يزيد من معنويات المسلمين وينال تقديرهم اجتماعيًا وسياسيًا في كافة أنحاء البلاد الإسلامية.^(٤٤٨)

والجدير بالذكر أنه تم العدول عن إنشاء خط جدّة-مكة الفرعي، بسبب احتمال المرور عبورًا إلى مكة المكرمة دون الوقوف في جدّة، وهذا -في طبيعة الحال- سيؤدي إلى خسائر وأضرار في إيرادات جدّة ودخلها المالي.^(٤٤٩)

خط معان - العقبة - عمان - السلط الفرعي:

لقد أبدت الدولة العثمانية اهتمامًا كبيرًا حول إنشاء خط حديدي بين معان-العقبة، ورأت أن لا سبيل إلى الخلاص من المحكومية إلى قناة السويس إلا عن طريق هذا الخط الذي سيرفع من شأنها الاقتصادي والاستراتيجي، وسيمكنها من الاتصال بالبحر الأحمر مباشرة دون أي وسيط، وبالتالي سيخلصها من الضرائب المترتبة على السلع والمعدات التي كانت يتم نقلها عبر قناة السويس.

وبالتالي، فإن إنشاء خط معان-العقبة سيمكّن الدولة العثمانية من منع أيّ تمرد أو عصيان يندلع ضدها في أيّ منطقة من مناطق الجزيرة العربية؛

⁴⁴⁸الوثيقة نفسها.

⁴⁴⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

حيث سيوفر لها الوقت في توصيل المساعدات العسكرية إلى المكان المطلوب وفي الوقت المطلوب؛ لأنه عندما نشبت ثورة في اليمن عام ١٩٠٥ وتم طلب المساعدات من دمشق، تأخرت أسابيع ولم تصل إلى اليمن في وقتها اللازم نتيجة قدومها عبر قناة السويس. بيد أن إنشاء خط بين معان والعقبة سيزيل كل هذه العقبات، وسيتمكن الدولة العثمانية من توصيل قواتها العسكرية إلى منطقة "الحديدية" خلال ١٠-١١ يوماً فقط.^(٤٥١)

ولكن لم يُنفذ هذا المشروع بسبب المشاكل الحدودية التي كانت بين مصر والحكومة العثمانية، والصعوبات الجغرافية، والأزمة المالية التي كانت تعاني منها الدولة.^(٤٥٢)

هذا وقد عازمت الحكومة العثمانية -بالإضافة إلى الأسباب المذكورة أعلاه- على إنشاء خطٍ في جنوب معان، يتصل بالبحر ويسهّل لها النقل والتنقل؛ كنقل الجنود الذين يعملون في الخط، ونقل المعدات الإنشائية والأغذية، إلا أن إنشاء هذا الخط لم يتحقق أيضاً، وذلك بسبب بُعد المسافة بين المناطق، والتوقفات المتزايدة أثناء نقل اللوازم والمعدات، بالإضافة إلى زيادة المصاريف والتكلفة المالية...

واعتُبر أنه لو تم إنشاء خطٍ في جنوب معان يربط خط حديد الحجاز بالبحر الأحمر؛ لتحقيق نقل كل الحوائج الإنشائية والغذائية والعسكرية عبر هذا الخط بطريقة رخيصة وسريعة، ثم إن وجود منفذ للبحر سيمكن الدولة من إنشاء خطوط فرعية أخرى في عدة مناطق؛ كالعقبة، المدورة، تبوك، مويلا، ومن ثمّ ستقوم هذه الخطوط بتسهيل النقل السريع والتنقلات.^(٤٥٣)

⁴⁵⁰ الوثيقة نفسها.

⁴⁵¹ India Office: IOR: L/P&S/10/12, Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, February 18, 1908.

⁴⁵² IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

هذا وقد تم طرح ثلاثة اقتراحات حول مسار الخط الذي سيقام بين معان والعقبة، إلا أنها لم تفعّل نتيجة العدول عن تنفيذ المشروع في عام ١٩٠٦.^(٤٥٣) أما هذه الاقتراحات فهي كالتالي:

١- إنشاء خط يمتد من معان إلى العقبة عبر منطقة جويرة، وإتباعه الطريق الذي كان يستخدم من قبل الجنود. وقد تم العدول عن تنفيذ هذا الاقتراح، نتيجة التكلفة العالية التي نجمت عن ظهور انخفاض حاد فجائي في مسار الخط على مدى ٩١٥ م، وذلك قبل الوصول إلى جويرة من جهة معان.

٢- إنشاء خط في المنطقة الجنوبية يمتد من المدورة إلى العقبة؛ إذ يمكن أن ينطلق هذا الخط من محطة وادي الرتم الكائنة على سفوح مرتفعات بطن الغول، متجهًا إلى خليج العقبة ومجتازًا الأراضي الوعرة نحو الطرف الغربي.

وقد رأى المهندس "هير مايسنر"، أن مد المسار على هذا النحو سيؤدي إلى امتداد السكة الحديدية على مدى ٤٠ كم من شرقي الخليج، وهذا سيؤدي إلى عدم موافقة السلطان عبد الحميد الثاني، نظرًا للمخاوف التي تم ذكرها سابقًا وهي احتمال تخريب الخط عن طريق القصف بالمدافع من الجهة البحرية.

٣- إنشاء خط يمتد بين معان والعقبة عبر منحدرات وادي العرب وخرابات البتراء ووادي موسى. والجدير بالذكر أن إنشاء هذا الخط على المسار المذكور كان في غاية الصعوبة، إلا أنه سيكون في أمان من الهجمات البحرية.^(٤٥٤)

⁴⁵³ IOR: L/P&S/10/12, From U.F.S. to Foreign Office, Therapic, August 6, 1906.

⁴⁵⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

هذا وقد تم تشكيل هيئة لدراسة إنشاء خطٍ فرعي قصير في بعض المناطق على الخط الرئيس بين السلط والزرقاء وعمان، بهدف تشغيل معدن الفوسفات الموجود في منطقة السلط، ولكن بعد فترة قصيرة من ابتداء الدراسة أُتخذ قرار بتأجيل المشروع وسحب المهندسين من المنطقة.

وقد تم إنشاء خط يمتد من معان نحو الجنوب إلى وادي بطن الغول قبل شهر نوفمبر/تشرين الثاني عام ١٩٠٥، أما في شهر يناير/كانون الثاني عام ١٩٠٦ فقد وصل الخط إلى المدورة بعد انطلاقه من دمشق على مدى ٥٧٢ كم.^(٤٥٥)

هذا وقد كان يبدو أن الأعمال الهندسية في الخط الذي سيمتد بين السلط والزرقاء وعمان، أقل بكثير من هندسة الخط بين معان والعقبة؛ حيث بلغت المسافة -بنظرة عامة- بين معان والعقبة ١١٠ كم تقريباً، كما بلغ فارق سطح الأرض بينهما ١,٠٧٤ م تقريباً، أو تمت الحسابات على أن يتراوح طول خط معان-العقبة بين ١٠٠-١٥٠ كم، مثل خط حيفا-درعا الفرعي تماماً، ومع ذلك لم يتم إنشاء خط معان-العقبة الفرعي. بيد أن الدراسات كانت تبين عكس ذلك؛ لأن إنشاء خط كهذا، كان سيسهل عمل نقل الجنود وغيرهم، ثم إن خطاً بلغ طوله ١٠٠ كم يخلو من المنحدرات والمنعطفات الحادة، يعني أنه سيمكن الجنود من اجتياز المسافة في ثلاثة أيام وبدون كلفة وتعب، حيث سيجدون المياه أثناء رحلتهم هذه، وستتاح لهم فرصة الاستراحة أثناء السفر. وفضلاً عن ذلك فقد وُجد على مسار الخط محطة وخط تلغراف تحت إشراف الجنود.^(٤٥٦)

⁴⁵⁵ Ibid; IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903; FO: 195/2148, Sir N. O'Conor to the Marquess of Lansdowne, January 4, 1904, Istanbul, December 29, 1903.

⁴⁵⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

ربط خطوط سكة حديد الحجاز بخطوط سوريا وبغداد:

لا شك أن إنهاء خط بغداد الحديدي وربطه بخط حديد الحجاز سيزيد من أهمية الثاني سياسياً وعسكرياً؛ إذ كان خط بغداد قد وصل إلى منطقة "بولغزلو" التي تقع على سفوح جبال "توروس"، في حين كان خط دمشق-حمر الذي أشرفت عليه شركة السكك الحديدية اللبنانية الفرنسية وشركة الأناضول الحديدية في تلك الآونة، سيمكّن خط بغداد من الارتباط بمدينة حلب. هذا وقد كانت المنطقة الواقعة بين حلب-بولغزلو، هي المنطقة الوحيدة التي لم تحظ بالاتصال بخط حديد الحجاز، فدعا هذا الأمر إلى ضرورة إقامة خط يربط إسطنبول بمكة المكرمة والبحر الأحمر مباشرة. ^(٤٥٧) فكل هذه العوامل دفعت إلى تحقيق فكرة الاتصال بالخطوط السورية الفرنسية في الأيام اللاحقة المقبلة.

وفضلاً عن هذا الارتباط فقد أبدى المهندس "مايسنر" عدم رغبته في إنشاء ميناء في منطقة "إسكندرون"، وذلك لصعوبة العبور من فوق التلال العالية والمطلّة على هذه المنطقة في الجهة الشرقية، وكان من الأنسب -حسب رأيه- أن يتم إنشاء هذا الميناء في منطقة "كستنبول" التي تقع أسفل "أياس" و"يومرتليك" ببضعة كيلومترات.

وقد شجّع "هير مايسنر" على إنشاء ميناء في شمال سورية في المنطقة المذكورة أعلاه؛ لأن إقامة خط حديدي بين "طرابلس الغرب" و"حمص"، سيكون أسهل من إقامته بين المناطق الوعرة العالية، وهذا سيمكّن من الوصول إلى سهول حمص الخصبة ثم إلى المناطق الساحلية عبر خط حلب-حمص-رياق الحديدي دون أيّ عائق.

⁴⁵⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

وعليه فإن هذه المبادرات شغلت الأذهان في إنشاء خطٍ فرعي يمتد إلى "طرابلس الغرب"، وذلك عندما بدأت اتفاقية "خط بغداد الحديدي" تتخذ شكلها الأخير. وبالتالي فإن إنشاء خط بين طرابلس الغرب وحمص، لم يكن يكلف الدولة العثمانية المصاريف الكثيرة والمبالغ المالية الضخمة، بل إن التكلفة في مثل هذا الخط الذي سيمتد على مسافة طولها ٩٥ كم، -مع أن إنشاء ميناء في طرابلس الغرب وكل المصاريف اللازمة الأخرى وفق حسابات مايسنر- ستبلغ ١٥٠,٠٠٠ (مئة وخمسين ألف) ليرة عثمانية. وقد اعتقد "مايسنر" أيضاً، أن ميناء سورية أهم بكثير من ميناء لبنان الذي زُعم أنه أهم ميناء في المنطقة، ولعل إدراك هذا الأمر -حسب رأيه- سيتيح لميناء طرابلس الغرب إعادة أهميته ونشاطه من جديد.

هذا وقد رأت الشركة الإنكليزية عكس ما رآه "مايسنر"؛ حيث وصلت بعد الدراسات إلى نتيجة أنه لا مانع من اجتياز جبال "توروس" المحيطة بمنطقة "إسكندرون" ولا توجد أية صعوبة في ذلك، لأن خط بغداد الحديدي عبّر مثل هذه الجبال من قبل، ومن جانب آخر رأت أن ميناء إسكندرون أنسب بكثير من ميناء طرابلس الغرب، وذلك لقربه من مدينة حلب الخصبة. (٤٥٨)

خط الأناضول المركزي:

أما المشروع الآخر، فكان بناء خطٍ بين أنقرة-سيواس-أرزنجان-أرضروم. وقد أبدى المهندس عزت باشا اهتماماً بالغاً حول تنفيذ هذا المشروع، كما حُطّط أن يتم إنشاؤه من قبل المهندسين والعاملين العثمانيين. حظي هذا المشروع باهتمام بالغ من قبل الدولة العثمانية، وذلك لدوره الكبير في تعزيز القوات العسكرية في صدّ الهجمات التي

⁴⁵⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

يُحتمل أن تقوم بها روسيا من جهة القفقاس، حيث سيسهّل نقل الجنود العثمانيين إلى مدينة "قارس" و"أرضروم" في أسرع وقت ممكن. وبالتالي فإن إنشاء خطٍ كهذا، لم يكن مخالفاً لشروط إنشاء السكك الحديدية على سهول البحر الأسود وروسيا، وإن هذه الخطوط التي ستقام من قبل الدولة العثمانية كانت موافقة لهذه الشروط بالتمام.^(٤٥٩)

خط رياق - بيروت:

وكما تم ذكره سابقاً، فإن خط رياق وحلب كان أوسع خطاً بين الخطوط الحديدية الأخرى، في حين تم إنشاء خط رياق-بيروت بشكل ضيق، الأمر الذي أعاق وصول الخط الواسع إلى سواحل البحر. وقد دفع هذا الأمر إلى التفكير بفتح نفق وإنشاء خطٍ جديد يمتد بين رياق وبيروت، وذلك من أجل الوصول إلى البحر عبر سهول نهر بيروت الواقعة أسفل الأراضي اللبنانية.^(٤٦٠)

وقد اعتُبر خط رياق-بيروت مشروعاً متميزاً بذل المخططون جهداً كبيراً لإقناع المسؤولين بضرورة إنجازه، علماً بأن هذا المشروع -في حقيقة الأمر- لم يحقق الآمال في منافسة المرور الداخلي أبداً، ولكن إن لم تؤخذ التدابير اللازمة وتنفذ الأعمال الجديدة، فستنتقل كل التطورات مع حركة المرور التي تحدث في طرابلس الغرب أو حيفا إلى خط رياق وبيروت، ثم سيتحوّل الخط الحديدي الواسع بعد عبوره منطقة رياق، إلى منطقة زحلة، ومنها إلى أحد أطراف نهر بيروت.

هذا وقد امتد سهل بيروت بانحدار خفيف نحو البحر، كما كان المرفأ في بيروت ضيقاً جداً، وفي حال تنفيذ المشروع المذكور أعلاه كان لا بد من توسيعه حتى يلبي الحاجة المرورية بسهولة.

⁴⁵⁹ الوثيقة نفسها.

⁴⁶⁰ الوثيقة نفسها.

وبالإضافة إلى ذلك، فقد تم تقديم عرضٍ آخر، وهو إنشاء خطٍ واسع بين رباقي-دمشق بغض النظر عن بيروت، كما اعتُبر أن تفعيل هذا المشروع سيكون أسهل من العرض الأول لقلّة المنحدرات فيه.^(٤٦١)

المحطات وميزاتها

لقد كانت المحطات الرئيسية لخط حديد الحجاز هي: دمشق، درعا، عمان، القطرانة، معان، في حين وُجدت أكثر من ٢٧ محطة على مدى ٤٥٨ كم. وقد تراوحت المسافة بين المحطات التي أنشئت بين دمشق ودرعا من ٧ إلى ٢١ كم، أما المسافة بين المحطات الواقعة بين درعا ومعان فكانت تتراوح من ١١ إلى ٣٠ كم.

ومما يجدر ذكره، أنه لم يتم إنشاء أيّ محطة بين العُلا ومدائن صالح ودمشق حتى عام ١٩٠٧، باستثناء مبنى للمراقبة على خط خميس وصهاريج مياه.

علاوة على هذه المحطات، فقد أنشئت ورش لتصليح وصيانة القاطرات، وصهريج للماء، ورافعة هيدروليكية، ومستودع للقمح، وخط جانبي لدوران القاطرات والمقطورات، كما أنشئت الورش في دمشق ودرعا ومعان وحيثما بالإضافة إلى أبنية أخرى...

وعليه، فقد تم إنشاء مساكن للموظفين في خط حديد الحجاز في درعا، كما تم إنشاء منازل من أجل العاملين فيها وعددهم ستة عمال مع رئيس لهم في المحطات التي وقعت خارج درعا. وبالتالي تم إنشاء محطات مياه تتراوح المسافة بينها من ٣٠ إلى ٧٠ كم، أما هذه المحطات فكانت تبعد عن بعضها البعض أكثر من ذلك بعد مدينة عمان، وذلك لندرة المياه. كما جُمعت المياه في هذه المحطات من الآبار أو الصهاريج

⁴⁶¹ الوثيقة نفسها.

التي كانت تعبأً بالمضخات البخارية أو الهوائية. ولا بد من التنويه إلى أن وجود الرياح الشديدة في المنطقة أدت إلى استخدام المضخات الهوائية أكثر من البخارية.^(٤٦٢)

ومن الميزات التي تمتع بها خط حديد الحجاز وجود مضيّفات للركاب أو المسافرين، والغاية من ذلك تأمين راحة المسافرين الذين يضطرون إلى قضاء ليلتهم في المحطة. وأما العامل الأساسي في بناء هذه المضيّفات هو عدم وجود فنادق على مسار الخط.^(٤٦٣)

وقد تم بناء المضيّفات من الحجر على مساحة ٦×١٠م، كما هو الحال في الخطوط الحديدية للجنود الألمان.^(٤٦٤) أما المحطات فتم إنشاؤها بالحجر المنحوت، وتألفت من طابق واحد على طراز متواضع سُقفت بالقرميد، كما زوّدت بالتقنية اللازمة لتقوم بالخدمة الليلية أيضاً،^(٤٦٥) وقد خصّصت غرفة في هذه المحطات للمدير.^(٤٦٦)

كانت الإشارات أو اللائحات الموجهة على السكة الحديدية من الأمور غير المعتاد عليها في المنطقة، حيث كانت القوافل البدوية تعبر الخط دون المبالاة بهذه الإشارات المنبهة ودون الاهتمام بها، إذ دعت هذه الحالة إلى وضع فرسان للحفاظ على أمن الخط وتوجيه القوافل حسب الإشارات.

كما تم توظيف كتيبي مشاة على ظهور الجمال، للحفاظ على الخطوط التلغرافية التي تقع بين معان-المدينة المنورة-العقبة، وتصليحها. وبالتالي فإن طول المسافة التلغرافية التي بلغت ٧٠٠ كم بين معان والمدينة المنورة

⁴⁶² Ibid; IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

⁴⁶³ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴⁶⁴ Ayni belge 906.

⁴⁶⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴⁶⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Conor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

أدت إلى زيادة في معاناة الكتيبتين في قيام مهمتهم على الوجه الأكمل. ومما يجب ذكره أن إدارة خط حديد الحجاز، قامت بتخصيص مقطورة كمطعم لتلبية حاجة الأكل والشرب للركاب والمسافرين في وسط الصحراء.^(٤٦٧) أما أسماء المحطات التي وقعت بين دمشق والمدورة، وبُعد المحطة الواحدة عن دمشق وارتفاعها عن سطح البحر فهي كالتالي:^(٤٦٨)

اسم المحطة	بُعدُها عن دمشق	ارتفاعها عن سطح البحر
دمشق*	٠	٦٩٦ +
الكسوة*	٢٠	
دير علي*	٣٥	
مسمية*	٥٠	
جباب	٧٨	
خبب	٦٤	
محجة	٩٢	
إزرع	١٠٤	
خربة الغزالة	١١٤	
درعا*	١٢٧	٥٢٠ +
نصيب	٤١	
المفرق	١٦٦	
خربة السمراء	١٨٩	
الزرقاء*	٢٠٨	
عمان*	٢٢٨	
القصر	٢٣٩	
اللين	٢٥٦	
جيزا*	٢٦٩	
الضبعة	٢٨٦	
خان الزبيب	٣٠١	

⁴⁶⁷ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

⁴⁶⁸ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

٧٨٣ +	٣٣٠	القطرانة*
	٣٥٠	وادي سعيد
	٣٨٣	الحسا*
	٤١٩	جرف الدراويش
	٤٦٤	عنيزة
١٠٠٠ +	٤٥٨	معان*
١٠٥٠ +	٥١٨	العقبة
	٥٣٤	بطن الغول
٧٣٤ +	٥٧٢	المدورة

أما بُعد المحطات عن دمشق فهي كالتالي: (٤٦٩)

١٢٧٠	أبو طاقة
١٣٠٠	المدينة
٢٣٠	عمان
٤١٠	عنيزة
١٧٦٢	عين طبرية
١٨٦٠	عسفان
١٤٦٠	بئر النبي حسن
١٤٢٥	بئر رويشة
١٤٨٠	بئر الصلاح
١٧٩٠	بحرة
٥٢٠	بطن الغول
١٢٣٠	بئر طريف
١٧٦٨	بوأحد
١٨	دمشق - الكسوة
٨٧٠	دار الحمراء
٢٧٠	ضبعة
٣٠	دير علي
١٢٠	درعا

⁴⁶⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

٣٦٥	الحسا
١٧٨٥	حده
١١٢٥	خديش
١٦٣٠	حليس
٩١٠	جبل أبي زرقا
١١٧٥	جبل اصطبل عنتر
١٨٣٠	جدة
٧٨٠	جناية القاضي
١٨٠٣	جرذا
١٦٢٠	القضية
٢٠٣	قلعة الزرقاء
٥٧٠	قلعة المدورة
١٠٣٠	قلعة الزمرد
٣١٥	القطرانة
٩٤٠	خان الزبيب
١٥٣٠	المستورا
٤٣٠	معان
١٧٥٠	مكة
٥٠	مسمية
١٥٦٨	رايغ
١٨١٧	الرشم
١٣٧٠	شقة الحاج
١٧٧٥	الشمامية
٦٨٠	تبوك
١٧٢٠	وادي فاطمة
٨٢٠	وادي المهاشمة
٧٢٠	بطون الغول
٦٠٠	ذات الحج