

الفصل الأول



تاريخ السكك الحديدية
وخطوط سكة حديد الحجاز الرئيسية

obeikandi.com

تاريخ السكك الحديدية وخطوط سكة حديد الحجاز الرئيسية

اختراع القاطرة

تبدلت أحوال أمم كثيرة إثر الثورة الصناعية التي حدثت في بريطانيا في منتصف القرن الثامن عشر. ولقد أدت هذه الثورة إلى تطور سريع نتيجة استعمار أوروبا لقارتي آسيا وإفريقيا. فأينما وُجد مركز استيطان وُجد هناك خط حديدي، وأينما وُجد خط حديدي ازداد هناك السكن وال عمران.

وبعد مدة قصيرة من تعرّف الغرب على السكك الحديدية، قام المستثمرون الغربيون بإعداد المخططات وعرضها على الدولة العثمانية؛ لأن إنشاء خط حديدي في ذلك التاريخ اعتُبر من أرباح الأعمال التجارية. وبالإضافة إلى الجانب التجاري، فقد كان للخطوط الحديدية بُعداً سياسياً أيضاً ظهر جلياً في النصف الثاني من القرن التاسع عشر. الأمر الذي جعل الشعب البريطاني لا يؤيد قيام الحكومة الإنكليزية بمساعدة الدولة العثمانية في مدّها خطوطاً حديدية، لاعتقادهم أن هذه المساعدات ستُلحق أضراراً باقتصاد بلادهم لا سيما في الشرق الأوسط والهند. ورغم ذلك تم توقيع معاهدات بتواريخ مختلفة من قبل المسؤولين الإداريين العثمانيين مع شركات استثمارية غربية ومن ضمنها شركات بريطانية، من أجل إنشاء خطوط سكك حديدية في الأراضي العثمانية.

خط حديد الحجاز

قدّمت الحكومة العثمانية الدعم الكامل والتسهيلات اللازمة للمستثمرين الغربيين خلال إنشائهم خطوطها الحديدية، وقد أدت هذه التسهيلات إلى ظهور شبكة سكك حديدية في أراضي الأناضول و"الروم إيلي" ضمن الجغرافية العثمانية. ففي عام ١٨٥٦ استهلّ بإنشاء خط حديدي في أراضي الأناضول امتد من مدينة "إزمير" إلى مدينة "أيدين" ومن "إزمير" إلى "قصبا"، كما تم خلال هذه الفترة أيضاً مد خط آخر في أراضي "الروم إيلي"، وتم بعد ذلك وصول أول قطار إلى إسطنبول عبر الأراضي العثمانية بتاريخ ١٢ أغسطس/آب ١٨٨٨. وبعد الانتهاء من إنشاء خطوط "الروم إيلي" أصبح من الممكن الرحلة من إسطنبول إلى باريس ثم إلى فيينا عبر طريق السكة الحديدية.^(١)

لقد صبّت الدولة العثمانية جلّ اهتمامها على إنشاء السكك الحديدية في بلادها؛ وذلك من أجل الوصول إلى أبعد نقطة ضمن أراضيها بأسهل طريقة ممكنة وأسرع وقت، الأمر الذي جعل الشركات الأجنبية تتسابق في نيل أسهم في إنشاء الخطوط الحديدية هذه. فقامت الدولة العثمانية من أجل سلامة بلادها بمدّ شبكة السكك الحديدية في حلب، وبغداد، ودمشق، والمدينة المنورة، والمدن الأخرى في شبه الجزيرة العربية، وبذلت الجهود الجاهدة لإيصال سكة حديد الحجاز إلى الأراضي المقدسة. هذا وقد اعتنى السلطان عبد العزيز (١٨٦١-١٨٧٦) في عام ١٨٧١ عنايةً فائقة بمدّ خطٍ يبدأ من إسطنبول ويمر من منطقة "قاضي كوي" بإسطنبول حتى يصل إلى منطقة "بانديك".^(٢) وفي الأعوام اللاحقة

¹ Shereen Khairallah, *Railroads in the Middle East 1856-1948 (Political and Economic Background)*, Librairie du Liban, 1991, (Lebanon), p. 42-43.

² Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları*, c. XIV, Ankara 2002, p. 470; Vahdettin Engin, *Osmanlı Devleti'nin Demiryolu Siyaseti, Türkler, Yeni Türkiye Yayınları*, c. XIV, Ankara 2002, p. 464-465.

تم مد الخط إلى منطقة "كابزا" ومنها إلى مدينة "إزميت". ويروى أن الغاية من توصيل الخط إلى مدينة "إزميت" كانت؛ الوصول إلى المنطقة التي كان يمارس السلطان فيها هواية الصيد، إلا أن هذه الرواية لا أصل لها ولا تتفق مع الواقع، إنما الهدف الوحيد من إنشاء الخط على هذا المسار المذكور، هو توفير الخدمات للسكان المقيمين والذين تزايد عددهم على طول خط بحر مرمرية، ثم الوصول إلى داخل ما بين النهرين عبر أراضي الأناضول.^(٣) غير أن بعض العوائق في تلك الآونة أخرت إنشاء الخط، ونتيجة لذلك انتقل تنفيذ المشروع إلى شركة بريطانية في عام ١٨٨٠.

لقد اهتم السلطان عبد الحميد الثاني (١٨٧٦-١٩٠٩) بعد السلطان عبد العزيز اهتماماً بالغاً بإنشاء السكك الحديدية أيضاً، حيث تم إنشاء خطوط: بيروت-دمشق، أفيون-قونية، إسطنبول-أسكي شهر-أنقرة، أسكي شهر-أضنة-بغداد، أضنة-دمشق-المدينة المنورة.

السكك الحديدية العثمانية قبل العهد الجمهوري

لقد كانت كافة الامتيازات في إنشاء الخطوط الحديدية للدولة العثمانية قبل العهد الجمهوري التركي بيد الشركات الغربية فقط.

ويمكن تقسيم السكك الحديدية التي تم إنشاؤها ضمن الأراضي العثمانية من حيث طبيعتها وميزاتها إلى قسمين:

- الخطوط التي تم تمويلها من قبل الدولة العثمانية، ومن أبرزها: سكة حديد الحجاز، وسكة حديد بغداد التي أنشئت لأسباب إستراتيجية.
- الخطوط التي تم تمويلها من قبل الشركات الخاصة. وقد أنشئت هذه الخطوط لأغراض تجارية، حيث نُقلت عبرها السلع والاحتياجات

³ المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٤-٤٦٦.

إلى المناطق الداخلية، ومن أبرزها: الخط الذي يربط مدن إزمير-أيدين-قصبا.^(٤) غير أن هذه الخطوط، لم تُنشأ على طريقة منتظمة ولا على طراز معين لكونها خطوطاً محلية.

ويمكن سرد أسماء السكك الحديدية التي تم إنشاؤها في الجانب الآسيوي للدولة العثمانية قبل الحرب العالمية الأولى وبعدها كالاتي:

السكك الحديدية التي تم إنشاؤها قبل الحرب العالمية الأولى سكة حديد إزمير - أيدين:

في ٢٢ سبتمبر/أيلول ١٨٥٦ أبرمت معاهدة امتياز لخمسين سنة من أجل إنشاء هذا الخط وتشغيله مع شركة إنكليزية. إلا أن هذه الشركة لم تسلم المشروع في الوقت المتفق عليه، فتأخر تفعيل الخط حتى عام ١٨٦٦. ورغم ذلك اعتبر هذا الخط، هو أول خط حديدي تم إنشاؤه في قسم الأناضول ضمن الجغرافية العثمانية، إذا ما غضضنا النظر عن خط الإسكندرية-القاهرة الذي بدئ بإنشائه عام ١٨٥١ وتمّ عام ١٨٥٦.^(٥)

سكة حديد إزمير - قصبا:

لقد اشتهر هذا الخط أيضاً بـ "Chemins de fer Smyrne Cassaba et Prolongements".^(٦) وقد أعطي حق الامتياز في إنشاء وتفعيل هذا الخط لشركة إنكليزية، وذلك بعد إبرام اتفاقية معها في ٤ يوليو/تموز ١٨٦٣. وقد استُهلّ العمل في إنجاز المشروع عام ١٨٦٤ واستمر حتى عام ١٨٦٦، كما اتصل هذا الخط فيما بعد بخط سكة حديد الأناضول.

شركة السكك الحديدية العثمانية (عمان) للأناضول:

وقد امتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه وتفعيله في عام ١٨٧٣، من مدينة

^٤ المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٤-٤٦٦.

^٥ المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٢.

^٦ وقد اشتهرت الخطوط الحديدية بالأسماء الفرنسية، وذلك لسيادة اللغة الفرنسية في القرن التاسع عشر في العالم.

إسطنبول إلى مدينة "إزميت" ثم إلى "أضابازاري" ثم إلى "أسكي شهر" ثم إلى "أنقرة" ف"قونية".

شركة السكك الحديدية التركية الأوروبية:

وقد تم إنشاء وتفعيل هذا الخط في عام ١٨٧٤ على مسار مدن إسطنبول، بلغاريا، اليونان.

سكة حديد مرسين - أضنة:

وقد تم إنشاء وتفعيل هذا الخط في عام ١٨٨٦ على مسار مدن مرسين، طرسوس، يانيجا، أضنة.

السكك الحديدية لـ"مودانيا" - بورصة:

وقد تم إنشاء وتفعيل هذا الخط في عام ١٨٩٢ بين مدينتي "مضانية" و"بورصة".

سكك حديد القفقاغ:

وتمتد هذه الخطوط التي تم إنشاؤها في عام ١٨٩٩ من مدينة "ساري كاميش" إلى كارس ثم إلى أرضروم.

الشركة العثمانية (عمان) للسكك الحديدية لبغداد:

ويتمتع هذا الخط الذي تم إنشاؤه في عام ١٩٠٤ من مدينة قونية إلى أضنة إلى طوبراق قلعة إلى إسكندرون إلى الإصلاحية إلى ميدان أكبَر إلى نصيبين ثم إلى بغداد.

السكك الحديدية التي تم إنشاؤها بعد الحرب العالمية الأولى

السكك الحديدية لـ"كيليكيا" شمال سوريا:

ويتمتع هذا الخط الذي تم إنشاؤه في عام ١٩١٨ من مدينة أضنة إلى طوبراق قلعة، إسكندرون، الإصلاحية، ميدان أكبَر، نصيبين ثم إلى بغداد.

السكك الحديدية الأناضولية لبغداد:

ويمتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه في ٢٢ أبريل/نيسان ١٩٢٤ من مدينة إسطنبول إلى مدينة إزميت (أضه بازاري)، أسكي شهر، أنقرة، قونية، بوزانتى، أضنة، مرسين.

شركة السكك الحديدية في بوزنتى، حلب، نصيبين:

ويمتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه في عام ١٩٢٧ من مدينة أضنة إلى طوبراق قلعة، إسكندرون، الإصلاحية، ميدان أكبَر، نصيبين، بغداد.

الشركة التركية للسكك الحديدية لجنوب تركيا:

ويمتد هذا الخط الذي تم إنشاؤه في ١ يوليو/تموز ١٩٣٣ من قبل فوزي باشا إلى الإصلاحية، ميدان أكبَر، جوبان بك، نصيبين، باياس، إسكندرون.^(٧)

وقد بلغ طول السكك الحديدية التي تم إنشاؤها في أراضي "الروم إيلي" وأراضي الأناضول بين عامي ١٨٥٦-١٩٢٢ داخل الدولة العثمانية إلى ٨٤٣٤ كم،^(٨) ومعظم هذه الخطوط مُمُولت برؤوس أموالٍ أوروبية، أو بالأصح فإن المستثمرين الأجانب الذين قاموا باستثمار أموالهم في الأراضي العثمانية، استخدموا ثلثي رؤوس أموالهم في إنشاء الخطوط الحديدية فقط.^(٩) اقتطعت مسافة ٣٨٦ كم من هذه الخطوط باتفاقية "برلين" التي أبرمت في عام ١٨٧٨. وقد استغني عن ٣٩٢ كم بسبب انضمام أراضي "الروم إيلي" الشرقية إلى بلغاريا، وعن ١٣٢٦ كم نتيجة حروب البلقان، وعن ٢٥٢٦ كم من الأراضي التي انسحبت منها الدولة العثمانية بعد الحرب العالمية الأولى، في حين لم يبق لتركيا سوى ٤١٣٨ كم من هذه الشبكة الحديدية. ولكن هذه المسافة الأخيرة لم تكن تشكل

⁷ المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٢-٤٦٩، المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٣٩-٤٠.

⁸ المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٧.

⁹ من أجل معرفة التكاليف المالية التي تم إنفاقها على السكك الحديدية في الدولة العثمانية حتى عام ١٩١١، انظر إلى المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٣٩.

خطاً حديدياً متكاملًا؛ لذلك ظهر عائق كبير ونقص بارز في مجال النقل والتنقل وتأمين الاحتياجات، كما أدى هذا النقص إلى عدم ارتباط المدن ببعضها البعض عن طريق السكك الحديدية؛ ولهذا السبب أقيمت في عام ١٩٢٧ مؤسسة "الخطوط الحديدية للجمهورية التركية" (TCDD) من أجل مد الخطوط وربطها ببعضها البعض بغية إنشاء شبكة حديدية جديدة ومتطورة، ومن ثم تجاوز العوائق التي ذكرناها آنفًا. وقد أدى تأسيس مؤسسة الخطوط الحديدية إلى تطور سريع في إنشاء الخطوط وازدياد مسافتها، حتى بلغت من ٤٠٠٠ كم إلى ٨٥٠٠ كم، أي إلى ضعف المسافة القديمة.^(١٠)

والجدير بالذكر أن مد شبكة حديدية ضمن الأراضي العثمانية، جلب الكثير من الفوائد العسكرية والسياسية والتجارية للدولة من جانب، ومن جانب آخر سبب الأضرار والخسائر. على سبيل المثال، سبب إنشاء الخطوط صراعاً سياسياً بين الدول العالمية الكبرى؛ بريطانيا وألمانيا وفرنسا وروسيا وشركاتها، حيث كانت تطمح كل واحدة منها في أن تستأثر كل الامتيازات وتنفذ مشاريع الخطوط لمصلحتها، ومن الطبيعي أن يؤدي هذا الصراع إلى تعرّض الدولة العثمانية إلى مشاكل خارجية سياسية واقتصادية. علاوة على هذه المشاكل تعرّضت الدولة العثمانية أيضاً إلى أزمات مالية بسبب الوعود التي قامت بها حكومتها للشركات الأجنبية مقابل إنشاء الخطوط، إذ أعطت الحكومة إلى الشركات الأجنبية حقّ الامتياز والتشغيل تحت اسم "ضمان الكيلومتر" ونفذت وعودها بدفع الاستحقاقات لهذه الشركات.

¹⁰ http://www.trainsofturkey.com/hist_over.htm

فكرة إنشاء خط حديد الحجاز

لقد حظيت سكة حديد الحجاز -في بدايات القرن الماضي- بشهرة واسعة على الرغم من عمرها القصير. ولا ريب أن أهم عنصر أكسبها هذه الشهرة هو حمل الحجاج إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، وتوفير التسهيلات في أداء مناسك الحج ضمن الأراضي العثمانية. وقد ربط خط حديد الحجاز إسطنبول بدمشق ومكة المكرمة والمدينة المنورة والبحر الأحمر. ولا شك أن إنشاء خط كهذا داخل الأراضي العثمانية، اعتُبر من أهم المشاريع الاستثمارية التي أنجزتها الدولة العلية العثمانية في شبه الجزيرة العربية حتى ذلك التاريخ.

وقصة إنشاء خط حديد الحجاز تعود إلى عام ١٨٦٤؛ حيث قام المهندس الأمريكي الدكتور "زيمبل" بتقديم أول مخطط للمشروع أو أول اقتراح إلى الإدارة العثمانية يتعلق بإنشاء الخط الحديدي الذي سيمتد من مدينة إسطنبول إلى المدينة المنورة،^(١١) بيد أن هذا العرض لم يتحقق بسبب التكلفة العالية. ليس هذا فحسب، بل لم تستطع الدولة العثمانية قبول العروض الشبيهة بعرض "زيمبل" التي قُدمت إليها فيما بعد؛ وذلك لضائقاتها الاقتصادية التي عانت منها في تلك الآونة.^(١٢)

ففي عهد السلطان عبد العزيز تبلورت فكرة إنشاء خط حديدي يمتد من إسطنبول إلى المدينة المنورة على يد المسؤولين، ثم وُضعت ضمن جداول الأعمال للدولة العثمانية، غير أن الأوضاع المالية والاقتصادية لم تتح للسلطان إنجاز هذا المشروع. ولكن عندما استلم السلطان عبد الحميد الثاني إدارة الحكم، وضع هذا المشروع ضمن جدول الأعمال

^{١١} المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٧.

^{١٢} Ufuk Gülsoy, Hicaz Demiryolu, İstanbul 1994, s. 31-40.

من جديد؛ لأنه كان يرغب في تنفيذ أعمال ملموسة تعيد للدولة العثمانية مكانتها وهبتها وتوحد أراضيها من جديد، كما رأى السلطان أن هذه الأعمال ستمنع أو ستؤخر -على الأقل- تفتت وانحيار الدولة العثمانية.

ومن الجدير بالذكر أنه قد قام الكثيرون -بالإضافة إلى المهندس الأمريكي الدكتور "زيمبل"- بتقديم عروض للإدارة العثمانية من أجل إنشاء خط يمتد من إسطنبول إلى أراضي الحجاز، وكان أشمل وأدق عرض من بين هذه العروض، هو الذي قدمه "أحمد عزت باشا" الذي اشتهر فيما بعد بلقب "عرب عزت باشا" وكان مسؤولاً عن أوقاف جدة حينذاك.

وقد قام أحمد عزت باشا -بشكل تفصيلي- بشرح الفوائد التي ستحظى بها الإدارة المركزية إذا ما أنشأت خطاً حديدياً بين دمشق والمدينة المنورة، بالإضافة إلى وقوفه على الفوائد التي ستمنع التهديدات ضد الدولة العثمانية عامة، والتهديدات الداخلية والخارجية ضد شبه الجزيرة العربية خاصة.^(١٣)

علاوة على الفوائد المذكورة أعلاه، فإن إنشاء خط كهذا، سيسهل رحلة حجّاج بيت الله الحرام القاصدين الحرمين الشريفين لأداء مناسك حجّهم، كما أن إنشاء الخط سيساعد على تعزيز الحكم للسلطان عبد الحميد الثاني في العالم الإسلامي.

لقد اهتم السلطان عبد الحميد الثاني اهتماماً بالغاً بتطوير خدمات النقل، وتنمية طرق الاتصالات في الأراضي العثمانية في عهد كانت الدول الأوروبية تصف الدولة العثمانية بـ "الرجل المريض"؛ وذلك بسبب

¹³ المصدر نفسه، Gülsoy، ص: ٣٥؛ سعيد آق ترك، "سكة حديد الحجاز"، ندوة ذكرى السنة ٧٠٠ لتأسيس الدولة العثمانية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني (II)، دار بيلكه، إسطنبول ٢٠٠٠، ص: ١٤٠-١٤٢؛ أمينة أيوب أوغلو: "سكة حديد الحجاز رحلة الجهد والإيمان" (باللغة التركية)، مجلة PTT، كانون الثاني ٢٠٠٢، أنقرة، عدد: ٢٧، ص: ١٢.

الضغوط الخارجية والداخلية التي أنهكت الدولة التي كانت على وشك السقوط والانهار. واستهدف السلطان عبد الحميد من إنشاء خطوط التلغراف (البرقية) ومد الشبكة الحديدية، تعزيز السلطة المركزية وتحجيم الضغوط الخارجية والداخلية التي تغري الدول الأوروبية بالتهام الجزء الأكبر من هذه الدولة المريضة كما وصفها.

فأول ما عزم السلطان عبد الحميد عليه، كان إقامة خطوط حديدية داخل أراضي مملكته ليتمكن من ردّ الهجمات الخارجية ويعزز قوّته الدفاعية، ومن ثمّ ليخلص مملكته من العزلة المفروضة عليها من قبل الدول الكبرى.^(١٤) ولابد من التنويه في هذا الصدد إلى أن "الخطوط الحديدية" اعتُبرت من أهم آليات الحرب التي لا يمكن الاستغناء عنها في أي حالٍ من الأحوال في تلك الحقبة. فهي تعزّز قوى الجوانب الدفاعية للدول، وتقدّم مساعدات كبيرة في مجال النقل والتنقل والمواصلات. فلكل هذه الأسباب سمح السلطان عبد الحميد الثاني في ٢ مايو/أيار ١٩٠٠ بالبدء في إنجاز مشروع خط حديد الحجاز.^(١٥)

ولعل العزم الذي أبداه السلطان عبد الحميد في إنشاء سكك خط حديد الحجاز، لعب دوراً أساسياً في إزالة كافة الصعوبات والعوائق الفكرية والاقتصادية التي كانت تعاني منها الدولة العثمانية منذ نصف قرن قبل هذا التاريخ. كما اعتبر خط حديد الحجاز الذي كان اسمه الأصلي "خطوط حديد الحجازية الحميدية" أضخم مشروع استثماري قامت به الدولة العثمانية، في حين اعتبر إنشاء خط كهذا؛ أول خطوة لتحقيق حلم داعب الدولة العثمانية

¹⁴ المصدر نفسه، Gülsöy، ص: ٤٠-٤١.

¹⁵ لقد ظهرت فكرة إنشاء خط بين سوريا ومكة المكرمة -لأول مرة- قبل عشرين سنة، ولكن لم تتحقق هذه الفكرة لأسباب مختلفة. بينما ظلت مسألة مد خط بين سورية ومكة المكرمة قائمة على جداول الأعمال. انظر: مكتبة المكتب الهندي والسجلات، لندن، الدائرة السياسية السرية (وستذكر بعد ذلك على شكل (IOR):

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

على مدى نصف قرن تقريباً، ولكنه لم يتحقق حتى ذلك الحين. وخطط أن يمتد الخط من دمشق إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، كما أنه كان يمتاز عن الخطوط الحديدية الأخرى بصفته ملكاً لجميع مسلمي العالم.^(١٦)

والجدير بالذكر أن السلطان عبد الحميد الثاني لم يكتف بإصدار الأوامر بإنشاء خط حديد الحجاز فحسب، بل بمد خطوطٍ برقية على طول الخط أيضاً، الأمر الذي يبين مواكبته العصر والتطورات التي تحدث في العالم. ومن ثمّ فتحت فروع ومكاتب بريدية بين إسطنبول والمدينة المنورة على مدى مسافة الخط في بدايات عام ١٩٠٠، مما ساعد على التمكن من الاتصالات التلغرافية بين المدن المذكورة أعلاه.^(١٧)

دوافع إنشاء خط حديد الحجاز

لا شك أن الدافع الرئيسي الكامن وراء إنشاء سكك خط حديد الحجاز هو الطموح السياسي والعسكري، بالإضافة إلى الدافع الديني أيضاً. فإقامة خط بين إسطنبول ومكة المكرمة سيقلّل من عناء السفر إلى شبه الجزيرة العربية خلال موسم الحج والأوقات الأخرى، حيث يكون أداة نقل الآلاف من الحجاج إلى الأراضي المقدسة لتأدية مناسكهم الدينية براحةٍ واطمئنان. وكما هو معروف أن الحجاج كانوا -من قبل- يأتون إلى الحرمين الشريفين مشاةً وركباً على ظهور الجمال والدواب، وكانت رحلتهم هذه تستمر شهرين ونيّفاً يتحمّلون خلالها كل أنواع المعاناة والمشقة والتعب؛ إذ كانت الرحلة بين دمشق ومكة المكرمة تستغرق ٤٠ يوماً كاملةً ذهاباً على ظهور الجمال،^(١٨) وشهرين آخرين إياباً تحت وطأة ظروفٍ قاسية من برد الشتاء

¹⁶ المصدر نفسه (Özyüksel)، ص: ٤٧٤.

¹⁷ المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٥.

¹⁸ Foreign Office Archive, Londra, (FO): 78/5452, Sir Nicholas O'Conor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900. Gülsoy, p. 41-43.

القارس أو حرارة الصيف الحارق، بالإضافة إلى غارات واعتداءات بعض البدو، وقلة المدن والمناطق السكنية أثناء رحلتهم هذه.

كان عدد الحجاج قبل إنشاء خط حديد الحجاز لا يتجاوز عن ٨٠ ألف حاج، كما كان ٢٥٠٠-٣٠٠٠ من هذا العدد يسافر إلى الأراضي المقدسة عن طريق البر. وبعد إنشاء الخط ازداد العدد وأصبح السفر إلى الحرمين الشريفين أسهل بكثير من السابق؛^(١٩) حيث قصرت مدة الرحلة التي كانت تستغرق شهرين وتنفس الحجاج الصعداء من المعاناة التي كانوا يواجهونها أثناء سفرهم هذا، وتمكنوا من اجتياز المسافة التي تبلغ ١٢٠٠ كم في ٧٢ ساعة، أي ثلاثة أيام فقط.

ولابد أن ننوه هنا إلى أن حركة القطار ومواقفه كانت منظمّة حسب أوقات الصلوات الخمس، هذا وقد خُصّصت قاطرة من القاطرات للعبادة والصلاة أثناء السير، كما عيّن إمام يؤمّ بالمصلّين، فبذلك تحوّلت تلك القاطرة إلى مسجد سيارٍ يؤدي الحجاج فيه فرائضهم وواجباتهم الدينية.

لقد تم إنشاء وتفعيل خط حديد الحجاز - كما ذكرنا سابقاً - بتاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨، مما ساعد في ازدياد عدد الحجاج القادمين من كافة أرجاء الأراضي العثمانية إلى ٣٠٠ ألف حاج، وذلك حتى عام ١٩١٢. وأيضاً أدى تشغيل الخط هذا، إلى ازدياد النشاط التجاري وتوثيق الصلات التجارية بين المدن العثمانية، بالإضافة إلى وصول عدد الزائرين القادمين -بنيّة الحج أو غيرها- إلى المدينة المنورة إلى حوالي ٣٠٠ ألف زائر، وذلك حتى عام ١٩٤١.^(٢٠)

وفي هذا الصدد قامت الحكومة العثمانية ببناء العديد من المخافر (القصور) على مدى الخط لتأمين احتياجات الحجاج؛ من ماءٍ وغذاءٍ

¹⁹ FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Connor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900.

²⁰ <http://nabataca.net/hejaz.html>. 16. 10. 2003. Öztürk, p. 159-160.

أثناء رحلتهم من جانب، ولحمايتهم من غارات البدو الذين يعيشون في الصحراء من جانب آخر. من هذه القصور -على سبيل المثال- قصر القطرانة، وقصر الضبعة، وقلعة الحسا.^(٢١) ولكن رغم كل هذه الاحتياطات لم تستطع الدولة العثمانية منع غارات هؤلاء البدو بكل معنى الكلمة؛ إذ كان الحجاج يتعرّضون في بعض الأحيان إلى مثل هذه الغارات. ولعل السبب الرئيسي الكامن وراءها، هو عدم الاستقرار في سياسة الإدارة والضعف العسكري في الدولة العثمانية. وقد كانت الدولة العثمانية في بداية القرن العشرين في حقبة الاضمحلال والانهيار، الأمر الذي أدى بدوره إلى شلّ بكل مناحي الحياة التجارية والزراعية والصحية والاقتصادية. وعلى أثر ذلك بدأت البلدات والقرى تخلو نتيجة هجرة أهاليها منها، ولكن البدو كانوا مستقرّين في الصحارى منذ مئات السنين أو بالأحرى ظلوا ساسة أقاليم الصحراء منذ أن ولدتهم أمهاتهم.

ولا شك أن أهم خدمة قدمها خط حديد الحجاز كانت حمل "المحمل النبوي الشريف" أو "الصرة السلطانية"؛ إذ اعتاد سلاطين بني عثمان على إرسال الصرة مرفقة بالهدايا الثمينة إلى الأراضي المقدسة منذ تأسيس دولتهم، وبعد إنشاء الخط الحجازي أصبحت هذه الصرة ترسل في مدة أقصر وبطريقة أسهل إلى الأراضي المقدسة.

وقد تغيّرت طريقة إرسال الصرة السلطانية إلى أراضي الحجاز مع مرور العصور وتطوّر أداة النقل؛ فكانت رحلة قافلة الصرة -على سبيل المثال- حتى عام ١٨٦٤ تتم عن طريق البر، ولكن في التواريخ اللاحقة أصبحت ترسل عن طريق البحر على متون الباخرات البخارية، حيث

²¹ المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ٤٢. أيضًا انظر: http://www.kinghussein.gov.jo/his_ottUmman (Oman).html، ١٠، ١٦، ٢٠٠٣

استمر استخدام الطريق البحري حتى عام ١٩٠٨. وبعد إتمام مشروع سكة حديد الحجاز عام ١٩٠٨ وتشغيل الخط، أصبحت رحلة الحجاج إلى الأراضي المقدسة مع الصرة السلطانية، تتم عن طريق السكك الحديدية الجديدة.

ومن المعروف أن الدولة العثمانية بدأت تنهار وتفتت في مطلع القرن العشرين، مما جعل الدول الأوروبية تصفها بـ "الرجل المريض" كما ذكرنا سابقاً. إلا أن الدولة العثمانية اعتبرت خط حديد الحجاز وسيلة هامة -إضافة إلى تسهيل رحلة الحجاج- في تعزيز سلطة الدولة وجعل إقليم غرب الجزيرة العربية يعتمد على مركز سلطتها ويؤدي ولاء لها أكثر من ذي قبل، في حين أصبح من الممكن أن تصل القوات العسكرية العثمانية عبر خط الحجاز إلى أبعد نقطة داخل أراضي الجزيرة العربية بشكل سهل وطريقة سريعة.

ولعل إنشاء خط الحجاز -إضافة إلى ما ذكرنا- كان أداة تؤيد وتعزز السياسة الإسلامية في أرجاء العالم كافة؛ إذ كان السلطان عبد الحميد الثاني -مع عدم اعتماده على الغربيين- يعرف حق المعرفة أن امتداد سكة حديدية حتى مكة المكرمة والمدينة المنورة، سيعيد له هيئته ويعزز مكانته كخليفة للمسلمين في العالم الإسلامي عامة وفي الجزيرة العربية خاصة، ثم أدرك أن هذه الفعاليات ستمكّن العالم الإسلامي أيضاً من استرداد مكانته المسلوبة منه في التوازن العالمي من جديد.^(٢٢) ولا بد أن ننوه هنا أن الغرض الديني كان يكمن وراء سياسة عبد الحميد الثاني؛ لذلك فضل أن يستخدم صفة "الخليفة" بدلاً من "السلطان"، وأن يقدم نفسه كخليفة للمسلمين إلى العالم. فمن ثمّ أيد دون أي تردد، إنشاء "سكة حديد الحجاز الحميدية" التي ستمتد من دمشق إلى المدينة المنورة. والحقيقة

²² FO: 78/5452, From Consul W. S. Richards to Sir N. O'Connor, November 10, 1902.

أن امتداد هذا الخط لعب دوراً مهماً - قبل الإنشاء وبعده - في سياسة ذلك العهد من حيث العلاقات الدولية؛ إذ مكن السلطان عبد الحميد الثاني من أن يقف أمام دول العالم أجمعها كخليفة للمسلمين وكأمير لهم، أو بعبارة أخرى، فإن تنفيذ مشروع خط الحجاز من قبل السلطان عبد الحميد الثاني، لعب دوراً كبيراً في جمع المسلمين تحت علم الدولة العثمانية العلية، وفي تعزيز نشاطاتهم تحت اسم "الاتحاد الإسلامي" في السياسة العالمية، كما لعب دوراً أساسياً في تخيب آمال الدول الإمبريالية التي طمحت دائماً في التهام الجزء الأكبر من الدولة العثمانية.

إنشاء الخط

بدأ العمل في إنشاء الخط بين دمشق ودرعا بتاريخ الأول من سبتمبر/أيلول ١٩٠٠، وأقيمت من أجل ذلك الاحتفالات الرسمية والمراسيم، كما كان الأول من سبتمبر/أيلول، هو تاريخ تولي السلطان عبد الحميد الثاني العرش.^(٢٣) وقد استهدف أن يمتد هذا الخط من دمشق إلى المدينة المنورة؛ إذ تم الوصول في عام ١٩٠٣ إلى عمّان، وفي عام ١٩٠٤ إلى معّان. وعندما وصل الخط إلى معّان، أقيمت إدارة أعمال للخط وشرع بنقل الركّاب وشحن البضائع، وذلك في الأول من سبتمبر/أيلول ١٩٠٥. وبتاريخ الأول من سبتمبر/أيلول ١٩٠٦ وصل الخط إلى "مدائن صالح"، ومنها إلى المدينة المنورة بتاريخ ٣١ أغسطس/آب ١٩٠٨.

وقد بلغ طول الخط الحجازي ما بين عامي ١٩٠٠-١٩٠٨ إلى ١٤٦٤ كم، كما أضيف إليه في عام ١٩١١ خطوطاً حديدية أخرى كخط القدس، مما جعل طولها يبلغ ١٤٦٥ كم. وراحت هذه المسافة تزداد يوماً بعد يوم، حيث وصلت في عام ١٩١٢ إلى ١٤٦٩ كم، وفي عام ١٩١٣ إلى ١٥١٨

²³ المصدر نفسه (Özyüksel)، ص: ٤٧٣.

كم، وفي عام ١٩١٤ إلى ١٥٨٥ كم، وفي عام ١٩١٥ إلى ١٥٩٧ كم، وفي عام ١٩١٦ إلى ١٧٥٠ كم، وفي عام ١٩١٧ إلى ١٨٠٢ كم، وأخيراً في عام ١٩١٨ إلى ١٩٠٠ كم.^(٢٤) ونورد في الجدول التالي، الخطوط الرئيسية والفرعية لسكة حديد الحجاز ومبلغ نموّها الإنشائي:

السنة	الكيلومتر
١٩٠٠-١٩٠٨	١٤٦٤
١٩١١	١٤٦٥
١٩١٢	١٤٦٩
١٩١٣	١٥١٨
١٩١٥	١٥٩٧
١٩١٦	١٧٥٠
١٩١٧	١٨٠٢
١٩١٨	١٩٠٠

ومما يجدر ذكره، أن السكك الحديدية الأخرى - ما عدا سكة حديد الحجاز - تم إنشاؤها وتشغيلها داخل الأراضي العثمانية من قبل الشركات الأجنبية، أي كان لسكة حديد الحجاز وضعاً استثنائياً، ولكن هذا الاستثناء لا يعني أن خط حديد الحجاز قد أنشئ من قبل المهندسين العثمانيين فقط، إنما كان هناك - على خلاف الرغبة العامة - مهندسون أجانب أيضاً، غير أن اليد العاملة العثمانية لعبت دوراً مهماً في الإنشاء وأسهمت في بناء السكة الحديدية لدرجة كبيرة، ولكن هذه اليد كانت تؤدي عملها تحت إشراف وإدارة المهندسين الأجانب.^(٢٥) فكان المهندس الألماني السيد "مايسنر" - على سبيل المثال - مسؤولاً عن الأعمال الفنية في الإنشاء،^(٢٦)

²⁴ المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ٢١١-٢١٢

²⁵ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Gülsoy, aynı eser, s. 111-113; Özyüksel, aynı eser, s. 473.

²⁶ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906; Khairallah, p. 89; Gülsoy, p. 114.

كما كان هناك مهندسون أجانب آخرون يعملون في المشروع. ففي عام ١٩٠٤، كان ٤٣ مهندساً يعملون تحت إشراف السيد "مايسنر"؛ ١٧ مهندساً منهم عثماني، والعدد الباقي من الأجانب؛ ١٢ مهندساً من ألمانيا، وخمسة من الفرنسيين، واثنان من النمسا، وواحد من بلجيكا وآخر من اليونان.^(٢٧) إلا أن جزءاً صغيراً ومحدوداً من الخط لم يُسمح للمهندسين الأجانب أن يعملوا فيه، إنما قام المهندسون العثمانيون فقط بالعمل فيه، ألا وهو الجزء الذي يقع ضمن حدود أراضي الحرم؛ حيث كان لا يُسمح لغير المسلم أن يتجاوز تخوم "مدائن صالح" التي تقع خارج أراضي الحرم. فالمناطق التي تقع وراء هذه المنطقة، تُعتبر أراضي الحرم ولا يسمح شرعاً أن يدخلها مواطن غير مسلم، ولا زالت هذه القاعدة تطبق إلى اليوم. لهذا السبب فقد تم إنشاء جميع محطات الخط القادم من جهة الجنوب إلى المدينة المنورة، من قبل عمال ومهندسين مسلمين. والحقُّ يقال إن مساهمة المهندسين الأجانب ونشاطهم في إنشاء الخط كان يضعف يوماً بعد يوم، وكانت بالمقابل تزداد تجربة العمال والمهندسين المسلمين في إنجاز المشروع أكثر مما كانوا عليه سابقاً. ولعل قيامهم وحدهم بإنشاء الجزء المخصص لهم من الخط ضمن حدود الحرم أكسبهم هذه التجارب والخبرات.^(٢٨)

وكما ذكرنا، فإن اليد العاملة في إنشاء الخط تشكّلت من الجنود العثمانيين، وشاركهم في العمل مئات العمال والفنيين القادمين من سورية، والعراق، ومن شتى بقاع العالم الإسلامي. أما الجنود الذين يعملون في الإنشاء بشكل دائم، فقد كانوا يتقاضون راتباً شهرياً بقدر

²⁷ Gülsoy, p. 114; William Ochsenwald, The Hijaz Railroad, The University Press of Virginia, 1980, p. 32-33; Khairallah, p. 89.

²⁸ Ochsenwald, p. 33; Gülsoy, p. 114; Özyüksel, p. 473.

محدودٍ من النقود، ويسرّحون قبل سنةٍ من انتهاء خدمتهم العسكرية.^(٢٩) هذا وقد بلغ عدد العمال العثمانيين القادمين من العراق وسورية أكثر من خمسة آلاف عامل، مما مكّن الدولة العثمانية أن تنهي عملية الإنشاء في مدة بلغت ثماني سنوات. وقد توفي خلال هذه السنوات مئات العاملين نتيجة إصابتهم بالأمراض ومعاناتهم خلال العمل.^(٣٠)

فلم يكن من السهل إنشاء خط حديدي في تلك الآونة وفي تلك الظروف القاسية، إذ لاقى المشروع صعوبات من ناحية الصيانة والحماية أيضًا يمكن جمعها في قسمين: معارضة بعض البدو، والظروف الجغرافية.

فالابتداء بمشروع سكة حديد الحجاز، أثار قلق بعض البدو الذين كانوا يعيشون في الصحراء والذين أقاموا حياتهم على النهب والسلب؛ لأنهم اعتبروا إنشاء خط الحجاز خطرًا يهدد مصالحهم، ويؤدي إلى حرمانهم من الغنائم التي كانوا يحصلون عليها بقطع الطرق على قوافل حجاج بيت الله الحرام والمسافرين إلى الأراضي المقدسة أو العائدين منها.^(٣١) لذلك قام هؤلاء البدو بهجمات مستمرة على السكة الحديدية الجديدة سواء أثناء إنشائها أو أثناء تشغيلها حتى نهاية الحرب العالمية الأولى. بيد أن هذه الهجمات لم تؤثر على إنجاز المشروع، لكنها زادت الطين بلةً وزادت المشاكل التي كان يعاني منها العمال؛ كالمناخ وقلة المياه في المناطق الصحراوية. فوضعت دوريات من الجنود العثمانيين على مسار الخط، حفاظًا على العمال وسلامة الخط من الهجمات. وبذلك بدأت

²⁹ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Özyüksel, p. 473; Eyyuboglu, p. 13.

³⁰ IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

³¹ FO: 195/2286, Charge d'Affairs, Istanbul, (J.H.McMahan, Consul, Jeddah) August 17, 1908; FO: 195/2286, Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908; Özyüksel, p. 475.

بعض القبائل البدوية تفقد سلطتها في الصحراء وتزول شيئاً فشيئاً. ومما لا يرقى إليه الشك أن خط حديد الحجاز لعب دوراً مهماً وكبيراً في تبديل نمط الحياة وطرزها عند القبائل البدوية، كما أن امتداد الخط من دمشق إلى المدينة المنورة مكّن الدولة العثمانية من أن تهيمن على المنطقة بشكل فعلي وعملي أيضاً.

علاوة على المشاكل التي نجمت من هجمات البدو على خط الحجاز، فإن مشكلة أخرى ظهرت كذلك أمام الخط، وهي التربة غير المناسبة لمد السكك الحديدية؛ إذ كانت الأراضي التي يمر بها الخط صلبة وليّنة تارة، ورملية أو صخرية ووعرة تارة أخرى، وهذا -بطبيعة الحال- أثر سلبياً على التقدم في عملية الإنشاء، لا سيما قلة المياه في هذه المناطق القاحلة والوعرة كان من العناصر الرئيسية الأخرى التي صعبت إنجاز المشروع أكثر من اللازم. هذا وقد أدت الأمطار المفاجئة والفيضانات إلى انهيار الجسور الحديثة أو التي لا زالت على قيد الإنجاز. فقد كانت تلك الأمطار من العوائق الأساسية التي ظهرت أثناء إنشاء الخط،^(٣٢) كما أدت الأرض الوعرة إلى سير الخط تحت مستوى سطح البحر بـ ٣٠٠ م تارة، وإلى الارتفاع عن سطح البحر بـ ٤٠٠ م تارة أخرى.^(٣٣) وعلى الرغم من كل هذه الصعوبات التي واجهتها السكة الحديدية الحديثة، فإنها تحلّت من جهة أخرى بمئات الجسور والأنفاق والمباني على امتداد مسارها. فتم -على سبيل المثال- بناء مركز واحد لصيانة المقطورات، و ٢٦٦٦ جسراً حجرياً وجسوراً للمشاة، وسبعة جسور حديدية، وتسعة

³² IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; 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.

³³ http://www.railroadtouring.co.uk/body_july-dec_.html#Hijaz 13.10.2003

أنفاق، و ٩٦ محطة، وسبعة أحواض، و ٣٧ صهريجاً، ومستشفى لكلٍ من تبوك ومعان، وورشة صغيرة لكلٍ من حيفا ودرعا ومعان، ومسبك وورشة أنابيب في حيفا، ومخازن عديدة على مسار الخط.^(٣٤)

إنشاء سكة حديد الحجاز وسياسة الدول الكبرى

لقد اختلفت وجهات نظر الدول الأوروبية تجاه سكة حديد الحجاز. فإن السفير الألماني بإسطنبول "مارشال فون بيرستين" (Marshal von Bieberstein) كان من الذين لا يؤمنون بتنفيذ مشروع خط حديد الحجاز أبداً، وقدم تقريره في هذا الاتجاه إلى الوزارة الخارجية الألمانية.

والجدير بالذكر أن ألمانيا لم تبد أي اهتمام بمشروع الخط وإنجازه بادئ الأمر، إلا أن بريطانيا كانت مضطربة وقلقة من إنجاز هذا المشروع، إذ قامت بتغيير سياستها تجاه الحكومة العثمانية بعد الحرب العثمانية-الروسية التي وقعت بين عامي ١٨٧٧-١٨٧٨؛ فبعدما كانت تعتقد أن الدولة العثمانية قد دخلت في حقبة تفتت وانحيار، وجدت في إنشاء هذا الخط مشروعاً ناجحاً ومبرمجاً من قبل الدولة العثمانية لإعادة سلطتها التي كادت تفقدتها في المناطق التي يمر بها الخط. ونتيجة لهذه المخاوف السياسية وغيرها، سعت بريطانيا بطريقة غير مباشرة لمنع الإنشاء وإعاقته، فحاولت -على سبيل المثال- منع التبرعات وجمع الأموال التي قام بها المسلمون في مختلف أرجاء العالم من أجل إنشاء سكة حديد الحجاز، فنشرت عبر الجرائد -التي تصدر في مصر والهند- أخباراً كاذبة لإثارة المسلمين، كتبت فيها أن الدولة العثمانية غير قادرة على إنشاء سكة حديدية، وأن المساعدات المالية التي تجمعها ما هي إلا دعاية لنهب المسلمين وأكل

³⁴ IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906; Öztürk, p. 153.

أموالهم بغير حق، وطلبت من الناس ألا يؤازروا الدولة العثمانية وألا يسمحوا لها أن تغدر بهم.^(٣٥) كما قامت بريطانيا أيضاً بمنع المسلمين المكافئين في مستعمراتهم من تعليق الأوسمة على صدورهم؛ حيث كانت الدولة العثمانية تمنح الهدايا والأوسمة للذين قدّموا الدعم والمؤازرة في إنشاء سكة حديد الحجاز، على الرغم مما لاقوه من انتقادات.^(٣٦)

ولم تكتف بريطانيا بهذه الدسائس، بل اعترضت أيضاً على عبور الخط من معان ووصله إلى خليج العقبة، حيث أدى هذا الاعتراض إلى عدم اتصال معان بخليج العقبة.^(٣٧)

لقد أبدت بريطانيا قلقاً بالغاً ومخاوف زائدة خلال إنشاء خط حديد الحجاز، ليس هذا فحسب بل واستمرت بتدخلاتها في الخط بعد إتمام الإنشاء أيضاً؛ لأن وجود خط كهذا يهدد مصالحها في الشرق الأوسط والشرق الأقصى. لذلك سعت -خلال الحرب العالمية الأولى- بكل ما لديها من قوة إلى منع مدّ خط الحجاز وعدم تشغيله. وعندما أدركت أنها لن تستطيع ذلك، قامت بوضع مخططات لإنشاء خطٍ حديديٍّ مقابل خط الأردن والعقبة يمتد من خليج حيفا إلى وادي جزريل إلى سهول الأردن. ومن ثمّ إلى أروى فخليج العقبة، وذلك لدعم مصالحها في البحر الأحمر. كما اعتقدت أن هذا الخط سيمكنها من ربط البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الهندي عن طريق البر. ولكن نشب نتيجة هذا التفكير وهذه المبادرات اشتباكات بينها وبين فرنسا؛ لأن منطقة حيفا وعكا كانت مركز انطلاق لكلّ من بريطانيا وفرنسا اللتين كانتا تطمح -في ذلك الوقت- في السيطرة على شمال فلسطين.^(٣٨)

³⁵ Rüşti Paşa, Akabe Meclesi, İstanbul, 1326, p. 134. Özyüksel, p. 472.

³⁶ Özyüksel, p. 472.

³⁷ See more detail: Gülsoy, ibid, s. 131-134; Özyüksel, p. 474.

³⁸ <http://www.golan.org.il/article1.html>. 17.10.2003.

وقد وقفت فرنسا نفس الموقف الذي أبدته بريطانيا تجاه خط حديد الحجاز، وعارضت بشدة إنشاء خط بين القدس والنفوة، وذلك من أجل الحفاظ على نشاطها السياسي في منطقتي سوريا وفلسطين.^(٣٩) ولكن تجدر الإشارة هنا إلى أنه رغم كل المداخلات التي قامت بها فرنسا في منطقتي سوريا وفلسطين ومخالفتها مد خط القدس والنفوة، ورغم اعتراض بريطانيا بمد الخط إلى خليج العقبة أو رغم هجمات بعض البدو على مدى مسار الخط، لم تعدل الدولة العثمانية عن رأيها ولم تتوقف عن تنفيذ المشروع مطلقاً. ولعل الدولة العثمانية قامت بهذا الإنجاز لتحقيق أهدافها الخاصة من جانب، ومن جانب آخر لإظهار نفسها للدول الغربية بأنها ما زالت تحافظ على قوتها المالية وقدرتها التقنية والهندسية، كما حاولت بذلك أن تثبت أن وصفها بـ"الرجل المريض" وصف خاطئ وليس له علاقة بالواقع. إن هذا النجاح الكبير الذي حققه السلطان عبد الحميد الثاني في إنشاء خط حديد الحجاز، أزعج دول أوروبا الإمبريالية كثيراً ودفعها إلى التفكير في مبادرات جديدة ومخططات مختلفة ضد الدولة العثمانية.

فكل المحاولات التي قامت بها الدول الأوروبية فشلت في توقيف مشروع خط حديد الحجاز، ولكنها تمكّنت من تحقيق طموحها هذا، عن طريق جمعية "الاتحاد والترقي" التي عُرفت في الغرب بـ"الشبيبة التركية". وقد استولت جمعية الاتحاد والترقي على الحكم في ٢١ يوليو/ تموز ١٩٠٨، وقامت بخلع السلطان عبد الحميد الثاني عن العرش في شهر أبريل/نيسان عام ١٩٠٩، وأنهت بذلك عهد السلطان عبد الحميد الثاني وسلطانه. وقد أدت حروب "طرابلس الغرب" ثم الحرب العالمية الأولى التي خاضتها الدولة العثمانية بالاتفاق مع ألمانيا، إلى خسائر فادحة

³⁹ Özyüksel, p. 476.

وهزيمة وخيمة في الصفوف العثمانية، الأمر الذي كان سبباً في انهدام حلم المسلمين في الخط الحجازي، وطوي هذا الحلم في صفحات التاريخ.

تمويل خط حديد الحجاز

أنشئ خط حديد الحجاز بتمويلٍ وتبرعاتٍ المسلمين من داخل الأراضي العثمانية وخارجها، خلافاً لغيرها من الخطوط الحديدية العثمانية التي تم إنشاؤها برؤوس أموال الأجانب. لقد خصصت الدولة العثمانية ١٨٪ من ميزانيتها لإنشاء الخط،^(٤١) غير أن مجموع تكلفة الخط بلغ ثمانية ملايين جنيه.^(٤٢) لذلك لم تكن الميزانية التي خصصتها، كافية بالمرة. هذا وقد رفض السلطان عبد الحميد الثاني -رغم كل المحاولات- القرض الخارجي الذي عُرض عليه، وراح يبحث عن وسائل وطرق أخرى من أجل إنشاء الخط؛ وإحدى هذه الطرق، التمويل عن طريق حملات التبرع التي تم تنظيم الأولى منها في شهر مايو/أيار من عام ١٩٠٠، حيث قام السلطان عبد الحميد الثاني بريادة هذه الحملة ودفع من ماله الخاص ٥٠ ألف ليرة، ثم قام بدعوة المسلمين الذين يعيشون داخل الدولة العثمانية وخارجها للمشاركة بهذه الحملة التبرعية. وكان أول من استجاب لهذه الدعوة هم أركان الدولة العثمانية وموظفوها وتجارها وأهاليها.. كما استجاب لهذه الدعوة كل مسلمي العالم غنيهم وفقيرهم، وراحوا يتسابقون في إرسال التبرعات من أجل إنشاء خط حديد الحجاز.^(٤٣) وقد جمعت الإيرادات الكبيرة نتيجة هذه التبرعات التي قدمها المسلمون من كافة أرجاء العالم؛ من إيران والجزائر والسودان والهند وغيرها من البلدان التي يسكن فيها مسلمون.^(٤٤)

⁴⁰ المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ٥٨.

⁴¹ http://www.arab.net/saudi/sa_hjazarailroad.htm 23.10.2003

⁴² المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٩، Gülsoy، ص: ٦٥؛ المصدر نفسه (Özyüksel)، ص: ٤٧٢. ومن أجل الاطلاع على قائمة المتبرعين انظر: المصدر نفسه (Ochsenwald)، ص: ٦٦.

⁴³ المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ٨٤-٨٥.

ومن الخطأ أن نقول إن إنشاء كل الخط تم بمساعدات أو تبرعات المتطوعين من كافة أرجاء العالم، بل كان هناك قطع إلزامي من مرتبات موظفي الدولة من أجل توفير الموارد المالية لإنشاء السكة أيضاً. ومع كل ذلك لم يحصل -بشكل خفي أو إعلاني- أي شكوى أو اعتراض من قبل الموظفين لهذا الإلزام.

وقد قامت الدولة العثمانية بمنح أوسمة شرف وميداليات سكة حديد الحجاز^(٤٤) المصنوعة من الذهب والفضة^(٤٥) للمتطوعين الذين قدّموا مبالغ نقدية لبناء الخط. كما قامت الحكومة العثمانية بالإضافة إلى ميدالية سكة حديد الحجاز الرمزية والتذكارية، بتقديم شهادة تكريم لهؤلاء الأشخاص لتبقى هدية أو تذكراً لأبنائهم وأحفادهم من بعدهم. وقد وصل نتيجة هذه الجهود الجاهدة مجموع التبرعات في فترة ما بين ١٩٠٠-١٩٠٨ إلى ٣,٩١٩,٦٩٦ (ثلاثة ملايين وتسعمائة وتسعة عشر ألف وستمائة وستة وتسعين) ليرة عثمانية.^(٤٦)

والجدير بالذكر أن الدخل الرسمي أيضاً -إضافة إلى التبرعات- شكّل مصدراً مهماً في إنشاء خط حديد الحجاز. وقد استعانت الدولة بهذه الوسيلة، بسبب الأزمة الاقتصادية التي كانت تعاني منها في تلك الآونة. فوضعت -على سبيل المثال- التزامات ينبغي مراعاتها؛ كاستعمال الطوابع في الشؤون البيروقراطية أو إعطاء وثائق رسمية مقابل أجر معينة أو طلب جلود الأضاحي من أصحابها واستعمال مبالغها النقدية في إنشاء خط حديد الحجاز...

^{٤٤} تمتعت ميدالية سكة حديد الحجاز بنوعين؛ أما النوع الأول: الميدالية التي كانت تعلق على الصدر، والنوع الآخر: الميدالية التي كانت لا تعلق على الصدر. وقد كانت أحجام هذه الميداليات تتراوح ما بين ٢٦ مم إلى ٥٠ مم، ومعظمها تحمل تاريخ ١٣١٨ هـ. بالإضافة إلى هذه الميداليات، تم صناعة ميدالية ذكرى وصول الخط إلى معان وقد حملت تاريخ ١٣٢٢ هـ، كما صنعت ميدالية ذكرى وصول الخط إلى المدينة المنورة وقد حملت تاريخ ١٣٢٦ هـ.

^{٤٥} المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٩؛ المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ١٣١.

^{٤٦} المصدر نفسه (Khairallah)، ص: ٨٨؛ المصدر نفسه (Öztürk)، ص: ١٥٠.

ومن الملاحظ أن تمويل وإنشاء خط حديد الحجاز لم يكن بالكامل من قبل المواطنين العثمانيين فحسب، بل تم تمويل الخط أيضاً من قبل مسلمي الهند في المقدمة، ثم من قبل المسلمين الذين كانوا يعيشون في المستعمرات البريطانية والفرنسية والروسية، ومن قبل المسلمين الذين كانوا يقيمون في أراض أخرى. وهذا دليل واضح على عزم المسلمين في خارج الأراضي العثمانية ورغبتهم في تقديم الدعم المادي الكامل في إنشاء خط حديد الحجاز، بغض النظر عن بُعد أراضيهم. فمن ثم غطت هذه الهمم والتبرعات نسبة ٣/١ من تمويل الإنشاء.^(٤٧)

لقد تدفقت التبرعات لصالح الدولة العثمانية دون انقطاع من كافة أرجاء العالم ثم صُرفت على إنشاء الخط ومده. والجدير بالذكر أن استخدام السلطان عبد الحميد الثاني سياسة "الأسلمة" في جمع التبرعات، زاد من أهمية الخلافة وأعاد مكانتها في العالم الإسلامي.

افتتاح خط حديد الحجاز

لقد تم إنشاء خط حديد الحجاز في عام ١٩٠٨، وبلغ طوله ١٤٦٤ كم. وقد تحقق هذا المشروع الذي اعتبر حلم وطموح حوالي نصف قرن، بعد جهود كبيرة وعمل مستمر مكثف طال ثماني سنوات رغم كل الصعوبات الطبيعية والإقليمية التي عانى منها العمال، وأقيم الاحتفال الرسمي لافتتاح الخط في ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨؛ ليصادف ذكرى تولي السلطان عبد الحميد الثاني العرش والسلطنة.

ومع أن افتتاح الخط تم في ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨، إلا أن تشغيله الحقيقي بدأ قبل هذا التاريخ بكثير، حيث كانت الخطوط والمحطات التي يتم إنشاؤها تشغل ويُستهل بنقل الركاب -ولو بشكل محدود- ونقل

⁴⁷ Özyüksel, p. 473. Ochsenwald, p. 79-82.

البضائع مباشرة. أما هذه الخطوط التي تم تشغيلها من قبل، وتواريخ افتتاحها فهي على النحو التالي:^(٤٨)

١ سبتمبر/أيلول ١٩٠١	مزيريب-درعا
١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٢	درعا-الزرقاء
١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٣	دمشق-الزرقاء-عمان
١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٤	عمان-معان
أواخر عام ١٩٠٦	معان-تبوك
١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٧	طارق-مدائن صالح
سبتمبر/أيلول ١٩٠٨	مدائن صالح-المدينة المنورة

التكلفة المالية لخط حديد الحجاز

بدأ التنفيذ في مشروع خط حديد الحجاز في عام ١٩٠٠ من دمشق، وانتهى في عام ١٩٠٨ في المدينة المنورة. وقد بلغت تكلفته ما يزيد عن ٣,٠٠٠,٠٠٠ (ثلاثة ملايين) ليرة عثمانية.^(٤٩) وعندما بلغ طول الخط في عام ١٩١٦ م -مع الخطوط الجانبية والمرافق- إلى ١٩١٦ كم، ارتفعت التكلفة إلى ٤,٥٥٨,٠٠٠ (أربعة ملايين وخمسمائة وثمان وخمسين ألف) ليرة عثمانية، حيث كان هذا المبلغ يعادل ٨٦,٦٠٢,٠٠٠ (ستة وثمانين مليوناً وستمائة ألف واثنين) ماركا ألمانياً في تلك الآونة.^(٥٠)

خطوط سكة حديد الحجاز ومرافقها

لقد تم إنشاء خط حديد الحجاز تحت ظروف قاسية وفي جغرافية وعرة قاحلة، حيث مر من الصحارى والبراري متوجهاً من الشمال إلى

⁴⁸ Khairallah, p. 91.

⁴⁹ المصدر نفسه (Gülsoy)، ص: ١٣٨. أيضاً انظر: المصدر نفسه (Ochsenwald)، ص: ٥٩.

⁵⁰ المصدر نفسه (Eyyuboğlu)، ص: ١٣.

الجنوب؛ من دمشق إلى درعا، ومن درعا إلى الأردن إلى الزرقاء إلى قطرانة إلى معان، ثم من "ذات الحاج" والعلا إلى المدينة المنورة.

ويمكن أن نسرد المدن والقصبات والمراكز السكنية التي تقع على مسار خط حديد الحجاز على النحو التالي:

دمشق، الكسوة، دير علي، المسمية، جباب، خبب، محجة، إزرع، درعا، نصيب، المفرق، السمراء، الزرقاء، عمّان، القصر، جيزة، الضبعة، خان الزبيب، قطرانة، الحسا، جرف الدراويش، عنيزة، معان، غدير الحج، بير الشيدية، العقبة، وادي الرتم، تل الشحم، رملة، بطن الغول، المدورة، حالة عمار، ذات الحاج، بير هرماس، الحزم، المحتطب، تبوك، الأثيلي، ظهر الحاج، المحتطب، الأخضر، خميسة، المعظم، دار الحمراء، مطالع، أبو طاقة، المحزم، مدائن صالح، العلا، قلعة زمرد، هديّة، المدينة المنورة.

كما كان لخط حديد الحجاز فروع ثانوية، وعبر هذه الفروع وصل الخط إلى مناطق شرقي بحر الأبيض المتوسط. على سبيل المثال؛ كان خط بيروت فقط، يستخدم في نقل الركاب والبضائع منذ عام ١٨٩٤، ولكن بإضافة جزء بلغ طوله ١٧٤ كم وصل الخط إلى دمشق، كما تمت إضافة ١٦٨ كم لخط "حيفا" الموجود ضمن الأراضي الفلسطينية، وبذلك وصل الخط إلى درعا.

فقد تم في عام ١٩٠٨ إنشاء خطوط فرعية امتدت بين بيروت، دمشق، حمص وحيفا، القدس، بالإضافة إلى خطوط رياق وحلب. وبذلك الإنشاء تمكنت الدولة العثمانية من الوصول من إسطنبول إلى أراضي الحجاز، ومن سورية إلى الأردن. وعليه فإن طول الخط بلغ في عهد السلطان عبد الحميد الثاني إلى ٥,٧٩٢ كم.^(٥١)

⁵¹ المصدر نفسه (Engin)، ص: ٤٦٧.

وقد أنشئت محطات لاستراحة الركاب؛ كمحطة معان الواقعة جنوبي الأردن، ومحطة الزرقاء في شمالي الأردن، كما أقيمت محطات للقطار، وأنفاق وجسور، كل ذلك كانت تضيي جواً من الجمال على مسار خط حديد الحجاز. ومما يجدر ذكره أن هذه المدن لم تُختر عشوائياً إنما حسب كثافة عدد السكان فيها. في حين كانت معان والزرقاء منذ القدم هما محطتا استراحة حجاج فلسطين وسوريا المسافرين إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة. ومع مرور الأيام أقيم على الخط محطات استراحة أخرى كمحطة حيفا وهوران،^(٥٢) الأمر الذي جعل هذه المناطق تتحول إلى مراكز كبيرة ومدن مهمة ذات قيمة.

معيشة البدو، وعدد السكان على مسار خط حديد الحجاز

لقد شكّل البدو النسبة الكبيرة من بين عدد السكان المقيمين على مدى خط حديد الحجاز؛ إذ كان البدو في هذه المناطق يعيشون على شكل قبائل تحت أسماء مختلفة، كما أن بعض هؤلاء البدو اعتادوا على العيش باستقلالية تامة في قلب الصحراء، حيث كانوا يعتدون على القوافل وينهبونها ثم يقتلون زعماءها وأتباعهم من أجل مصالحهم. فإن قساوة الظروف الطبيعية، وقضايا الثأر القبلية، وهجمات البدو وغيرها من الأسباب، أدت إلى هجرة معظم أهالي هذه المناطق نحو الأردن، كما استمرت هذه الهجرة حتى أواخر القرن التاسع عشر، فمن ثم ظل عدد سكان هذه المناطق قليلاً للغاية. وعليه فقد هاجر السوريون والفلسطينيون إلى الأردن بسبب الضرائب الباهظة، وبسبب العداء الدموي بين القبائل، كما ترك مسلمو القفقاس والشيشان أراضيهم، بسبب معاناتهم من الظلم الروسي واستوطنوا الأردن وسوريا والعراق وتركيا.^(٥٣)

⁵² [http://www.balgawi.com/Jordan/History/ottUmman \(Oman\).html](http://www.balgawi.com/Jordan/History/ottUmman%20(Oman).html) 11.10.2003.

⁵³ المصدر نفسه (Özyüksel)، ص: ٤٧٨.

أحداث مأساوية على أرض الحجاز

كانت الدولة العثمانية -خلال الحرب العالمية الأولى- تواصل تحركاتها ونشاطاتها العسكرية بشكل مكثف في ثلاث نقاط ضمن أراضيها؛ في بلاد ما بين النهرين، والجزيرة العربية، وفلسطين.

لقد حاولت الدولة العثمانية إخراج القوات البريطانية من مصر ومن قناة السويس منذ بداية الحرب العالمية الأولى. وعليه فقد استطاعت القوات العثمانية في ٢٩ أبريل/نيسان عام ١٩١٦، أن تستولي على قطع الأمانة في بلاد ما بين النهرين. كما قامت القوات البريطانية في نفس العام في شهر ديسمبر/كانون الأول بهجمات متتالية على المدينة واستطاعت استعادتها من جديد بعد شهرين من الاستيلاء العثماني عليها.

تمتع الخط الحجازي بمكانة عالية لدى الدولة العثمانية ليس من الناحية الاقتصادية فيحسب، بل من الناحية العسكرية أيضاً؛ إذ استطاعت بواسطة هذا الخط، توسيع نفوذها وإرسال قواتها بطريقة سريعة إلى أبعد نقطة في أراضي الحجاز، وتمكنت من الدفاع عنها بيسر، حيث سهل عليها إيصال الأغذية والمعدات العسكرية من دمشق أو من المدينة المنورة إلى جبهات القتال. هذا وقد أصبح خط حديد الحجاز من أهم الطرق التي مكنت الدولة العثمانية من تلبية حاجات القوات الدفاعية والمواصلات.

فنظراً لتلك المكانة التي حظي بها الخط، فقد اعتنت الدولة العثمانية به عناية فائقة ووضعت جنوداً لحمايته من الأعداء خلال الحرب العالمية الأولى. هذا وقد قامت الدولة العثمانية بأخذ التدابير العسكرية على طول مسار الخط، فأعطت بعض رؤساء قبائل البدو مبالغ باهظة حتى تأمن شرهم.^(٥٤) إلا أن كل هذه التدابير التي أخذت لم تمنع بعض البدو من

⁵⁴ Cezmi Eraslan, II. Abdülhamid ve İslam Birliği, İstanbul 1992, p. 218 vd.

الهجوم على الخط والتمرد على الدولة العثمانية، فظهر هناك تمرد سمي بـ"عصيان أراضي الحجاز". إن خط حديد الحجاز سهّل على العثمانيين إدامة حكمهم على أراضي الحجاز ومكّنهم من تأمين الإمدادات العسكرية من جانب، ومن جانب آخر تحول إلى سبب أساسي في إنهاء الكيان السياسي للدولة العثمانية في هذه المناطق التي سمّيت اليوم بـ"الشرق الأوسط". هذا وقد استغلّت بريطانيا الصراع الموجود في هذه المناطق، وحرّضت بعض زعماء العرب ضد الدولة العثمانية من أجل تحقيق النصر النهائي لصالحها، ووعدتهم في حال انتصارها بأن تجعلهم ملوكاً على كافة الجزيرة العربية.

وفي عام ١٩١٦ وبدعم من بريطانيا ثار بعض الأعراب ضد الدولة العثمانية؛ فشنوا هجمات ضد القوات العثمانية، ولا سيما على خط حديد الحجاز، وذلك بتوجيهات وتعليمات الضباط والجواسيس البريطانيين. ومما يجب ذكره في هذا المقام هو أن العميل الإنكليزي "لورانس" لعب دوراً كبيراً في استفزاز هؤلاء وإثارتهم ضد الدولة العثمانية ومن ثمّ في تخريب وتعطيل خط حديد الحجاز، إذ لم يصعب على "لورانس" استفزاز بعض البدو وبعض زعماء القبائل ضد الدولة العثمانية - لا سيما استفزازهم من أجل تخريب الخط الذي اعتقدوا أنه يهدد معيشتهم - والحيولة دون إنشائه.

ونتيجة لهذا التمرد والغارات المعادية، تعرض الخط الذي حلم به المسلمون منذ نصف قرن، إلى كثير من الأضرار والتخريب. ونتيجة توقيع فرنسا وبريطانيا اتفاقية "سايكس بيكو" السرية، تم تقسيم العالم العربي، الأمر الذي أدى إلى خيبة آمال هؤلاء الأعراب وذهاب أحلامهم هباءاً منثوراً. ومن هذا المنطلق، قُسمت الجزيرة العربية إلى دويلات صغيرة مستعمرة من قبل بريطانيا وفرنسا.^(٥٥)

⁵⁵ FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

كان الهدف الوحيد من الهجمات على الخط، هو منع نقل الجنود العثمانيين إلى أراضي الحجاز ثم تعطيله حتى لا يعمل أبداً. وقد تم تنفيذ الخطة وخُرب الخط الممتد من معان إلى الأردن إلى المدينة المنورة تخريباً فادحاً، وعندما حل عام ١٩١٨ وانتهت الحرب العالمية الأولى، ضاعت الآمال وأضحى تشغيل الخط مجرد حلم لا وجود له إلا في مخيلة المسلمين. ومما يجدر ذكره أن خط حديد الحجاز لم يشغل إلا عشر سنوات منذ إنشائه، وذلك بسبب الهجمات التخريبية التي تعرّض لها ليس الخط فحسب، بل واجهت خطوط البرقيات الممتدة بين درعا ودمشق المصير ذاته. والأهم من ذلك كله أن التمرد الذي بدأ في عام ١٩١٦، أدى إلى نهاية الحكم العثماني الذي استمر حوالي ٤٠٠ سنة في الجزيرة العربية.

بقايا خط حديد الحجاز

بدأت أهمية خط حديد الحجاز ومكانته العسكرية أثناء نشوب الحرب العالمية الأولى؛ إذ أدرك الأوروبيون دور الخط في إحياء الدولة العثمانية وبعثها من جديد، مما خلق عندهم المخاوف والقلق ودفعهم إلى التفكير في طرقٍ تعرقل الإنشاء، فتم إرسال "لورانس" إلى هذه المناطق؛ إذ نرى أنه عمل دائماً مع أتباعه إلى تخريب الخط وتدميره بكل ما لديه من قوة، كما أن هزيمة العثمانيين في الحرب العالمية الأولى، أبقت خط الأردن المعروف بـ "خط الأتراك" يتيمًا لا راعي له ولا صاحب.

والجدير بالذكر أنه -بعد الحرب العالمية الأولى- لم يبق من سكة حديد الحجاز سوى البقايا والأطلال؛ من مباني المحطات، وأبراج المياه، وعربات القطار الملقاة على قارعة السكة الحديدية يميناً وشمالاً... كل ذلك بسبب العمليات التخريبية التي قام بها "لورانس" وأتباعه. هذا وقد

انتزع رجال البادية قضبان السكة الحديدية من مكانها وباعوها، أو قاموا بتخريب بعض مسار الخط حتى استحال استعماله مرة أخرى. ولكن رغم كل هذه التخريبات، ورغم مضي كل هذه السنوات، ورغم الصدأ الذي تعرّضت له العربات والمقطورات، ورغم جفاف المنطقة وحرارة الشمس الحارقة والرمال اللاذعة، ظل خط حديد الحجاز يحافظ على وجوده حتى يومنا هذا. ويمكننا اليوم أن نرى على مدى مسار الخط آثار السكة المتروكة للاندثار في تبوك والأردن وحيفا وغيرها من المناطق، كما يمكننا رؤية العربات السليمة وغيرها من أجزاء الخط في محطتين مهمتين وهما؛ محطة مدائن صالح ومحطة المدينة المنورة.

كانت عاقبة الحرب العالمية الأولى وخيمة على الدولة العثمانية ومن ثم على خط حديد الحجاز، لأن الدولة العثمانية تخلت عن كل حقوقها في السكة الحجازية عقب اتفاقية "سيفر" التي تم توقيعها في ١٠ أغسطس/ آب ١٩٢٠، ورضيت أن يتم تقسيم الخط وتشغيله بين الدول المعنية في المنطقة.

وفي نهاية المطاف تم تقسيم خط حديد الحجاز بين سوريا وفلسطين والأردن وفق مادة الاتفاقية التي وقّعت الدولة العثمانية عليها.

وبعد هذا التقسيم بقيت معظم أجزاء خط حديد الحجاز معطّلة، أما الخطوط التي بقيت ضمن الحدود السورية والأردنية فظلت تستخدم بعض أجزائها، حيث أضيفت إليها إضافات جديدة وتم ربطها بميناء العقبة ومناجم الفوسفات المعدنية، في حين تُركت أقسام الخطوط الموجودة في عمان للاندثار والفناء؛ إذ لم تنج من التخريب الذي أحدثه الباحثون عن الكنوز والآثار المزعومة رغم كل التدابير التي أخذت للحيلولة دون ذلك.

وإذا ما نظرنا نظرة شاملة إلى سكة حديد الحجاز لوجدنا أن معظم أجزائها

في حالة يرثى لها وإن تم بالفعل تصليح بعض الأقسام منها لاستخدامها لأغراض معينة، كما أوضحت بعض العربات التي شُريت بتبرعات المسلمين تستخدم - لا سيما التي وُجدت في محطة دمشق - كملاة ليلية صغيرة أو كحانات يُباع فيها الحكول ويشرب الخمر.^(٥٦) في حين تم استخدام بعض القاطرات الأصلية في سوريا - لا سيما في فصل الصيف - كمحلات ترفيهية للسباح الذين قدموا دمشق من مختلف أرجاء العالم.

وكانت الخطوط الموجودة ضمن أراضي السعودية معطّلة بالكامل كما كانت معظمها خربة. ورغم كل هذا الإهمال واللامبالاة ظلت بعض أبنية المحطات والجسور قائمة حتى يومنا هذا، لكنها في حالة يرثى لها كما ذكرنا آنفاً.

ويمكن القول بأن أحسن أجزاء خط حديد الحجاز هي التي كانت تقع ضمن الأراضي الفلسطينية سابقاً، حيث بقيت محطتا حيفا والقدس قائمتين حتى اليوم، وهما من أهم وأبرز أقسام الخط منذ بداية إنشائه. إن هذين الخطين - رغم عدم استخدامهما في أيامنا الحالية - حظيا باهتمام كبير وأعيد تصليحهما مرات ومرات، كما أعيد ترميم معظم مباني المحطات بالتبرعات المادية والمعنوية من قبل المحييين، وتم تنظيم محيطها وفتحت لخدمة العامة في هذه المنطقة. ومما يجدر ذكره أنه قام الإسرائيليون في عام ٢٠٠٥ بتنظيم احتفالات بمناسبة ذكرى المائة عام من وصول خط حديد الحجاز إلى حيفا، وعقد اجتماع أكاديمي من أجل ذلك، كما تم سبك وسام خط حديد الحجاز التاريخي احتفالاً بذكرى المائة عام هذه.

ومن الملاحظ أن الخطوط الموجودة في الأراضي اللبنانية اليوم، لقيت أضراراً فادحة نتيجة الحروب الداخلية والخارجية، أما أجزاء

⁵⁶ <http://members.tripod.com/mirzabeyoglu/secmece153.htm> 13.11.2003.

الخطوط في الأردن وعمان فإنها في حالة يرثى لها؛ إذ ما زالت -رغم عدم استخدامها- هدفًا لصيادي الدفائن، الأمر الذي جعلها عرضة للتخريب والدمار. ونتيجة لذلك تم في أيامنا هذه منع زيارة عربات القطار أو المحطات، ليس هذا فحسب بل تم منع التقاط الصور -ولو من بعيد- لهذه المحطات منعًا باتًا، وذلك من أجل حفظ الخط من أيدي هؤلاء الباحثين المخربين.

محاولات جديدة لتصليح خط حديد الحجاز

لقد بدأت المحاولات في تشغيل خط حديد الحجاز من جديد عقب الحرب العالمية الأولى واستمرت حتى يومنا هذا، حيث أجرت دول المنطقة بعض المباحثات وتبادلت الآراء فيما بينها حول الخط. أما المذاكرات التي تمت في عام ١٩٦٠ فإنها لم تحظ بنتائج مثمرة، وذلك لعدم وجود مناخ سياسي مناسب لهذا الأمر، ثم ظهور التكاليف المالية الباهظة التي ستؤدي أثناء التصليح.

ومن أهم العوامل التي أثرت سلبًا على مبادرات تشغيل خط حديد الحجاز هي القطاع الجوي؛ فإن كثرة الخطوط الجوية وضعت عائقًا كبيرًا أمام فكرة تشغيل الخط وتفعيله. ولكن رغم كل ذلك، عُقد في شهر ديسمبر/كانون الأول عام ٢٠٠١ اجتماع حضره وزراء المواصلات لكل من سورية والأردن والمملكة العربية السعودية من أجل تخطيط مشترك لإحياء الخط وتنشيطه من جديد. وقد تم الاتفاق على مشروع مشترك فيما بينهم، حيث عُقد هذا الاجتماع في دمشق وحضره خبراء تقنيون فنيون، ودارت المباحثات حول مشروع مشترك بشأن تفعيل الخط الحجازي.

كما تمت لقاءات ومبادرات أخرى بين سوريا وتركيا من أجل إصلاح

الخط وتشغيله فيما بينهما. وعليه فإن كل هذه المبادرات واللقاءات التي تمت بين الدول المذكورة أعلاه من أجل تنفيذ هذا المشروع، لم تثمر بأي نتيجة إيجابية، وذلك بسبب ضخامة المشروع ومن ثم تكلفته العالية من جانب، ثم زيادة الأسعار في التنقل بين سوريا والأردن وتركيا وإيران والتي أدت إلى انخفاض عدد المسافرين ثم إلى قلة الرحلات من جانب آخر. ولعل كل تلك الأسباب اعتبرت من أهم العقبات التي وقفت في طريق نجاح المشروع. ولكن حسب الاتفاقية التي أبرمت بين تركيا وسوريا أثناء هذه المرحلة، تم الاتفاق على تنظيم رحلات عبر القطار بين مدينة "غازي عنتاب" ومدينة دمشق.^(٥٧)

الخلاصة

لا شك أن خط حديد الحجاز هو من أهم المبادرات الدينية والسياسية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، وقد تم إنشاؤه كلياً برؤوس أموال المسلمين وتبرعاتهم المادية والمعنوية. لقد كان الخط حلم العالم الإسلامي وأمله منذ أول إنشائه، ولقد أحدث ضجة كبيرة في معظم دول العالم، حيث كتبت عنه الصحف والجرائد، وتحدثت عنه كافة وسائل الإعلام، كما كانت معظم أحاديث السياسيين والإداريين وعامة الشعوب في العالم تدور حوله بشكل مستمر.

ولما وصل خط حديد الحجاز إلى المدينة المنورة، أقيمت احتفالات الفرح في العالم الإسلامي كافة، لكن هذه الفرحة لم تكن طويلة نتيجة اندلاع الحرب العالمية الأولى. والحق يقال إن الدولة العثمانية اكتسبت خبرة واسعة وتجربة راسخة في إنشاء الخطوط الحديدية، حيث نشأ لديها المهندسون والميكانيكيون والخبراء خلال هذه الفترة.

ولابد هنا من أن نشير إلى أن خط حديد الحجاز نال شهرة واسعة ومكانة كبيرة منذ بدء إنشائه، ولو كانت الغاية من إنشائه عسكرية، إلا أنه ظهر بهوية دينية، وما زال حتى اليوم يحافظ على هويته الدينية هذه. ولا شك أن المبادرات التي تحصل في الآونة الأخيرة من أجل تشغيل الخط من جديد، هي مبادرات إيجابية من حيث إيجاد الحلول -ولو بشكل نسبي- للمشاكل التي اندلعت -وما زالت- في الشرق الأوسط، وإن تغير الهدف عما كان عليه سابقاً. ويُعتَقَد أن تشغيل الخط من جديد سوف يوفر الأمن والاستقرار والسلام للشرق الأوسط خاصة وللعالم عامة.

