

## الفصل الخامس



تقويم عام

obeikandi.com

## تقويم عام

### مقدرة خط حديد الحجاز

وبعد شرح مفصّل عن سكة حديد الحجاز وما استُخدم فيها من معدات ومكائن، ثم بيان المحطات التي أنشئت على طول المسار والمسافة التي كانت بينها، سنقوم في هذا الفصل بتقويم عامٍ حول قدرات الخط الحجازي.

ولابد في هذا الصدد أن نقف عند الجانب العسكري الذي كان من أهم الدوافع في إنشاء خط حديد الحجاز. وينبغي أن نستهل موضوعنا هذا، ببيان دور الخط في نقل القوات العسكرية أو الجنود بين دمشق ومعان، لكونهما الأقرب إلى خليج العقبة العربية.

وقد وُجد على هذا القسم محطتان تبعد عن بعضها البعض بـ ٢٥,٣ كم، وهما محطة "جرف الدراويش" و"عنيزة"، كما كان هذا القسم يتصف بمنحدراته الحادة، الأمر الذي زاد من سرعة القطار إلى ٢٧ كم في الساعة، بعدما كان هذا المعدل ٢٣ كم في الساعة، مما يعني أن مدة العودة من معان إلى دمشق ستستغرق ساعتين كاملتين. ونتيجة لذلك فقد انطلق في اليوم الواحد عشرة قطارات عسكرية بين دمشق ومعان.

هذا وقد تم استخدام قاطرات بوزن ٤٦ طناً على خط حديد الحجاز، تحمل على متنها ١٦٨ طناً من الحمل وتسير بمعدل ٢٣ كم في الساعة، إلا أن هذه السرعة انخفضت إلى ١٥ كم في أرض منحدرية في جنوب

معان، كما كانت المقطورة الواحدة تستوعب ٤٠ نفرًا وهذا يعني أربعة أطنان. وقد وصل وزن المقطورة إلى ثمانية أطنان، فبذلك وصل الوزن الإجمالي الذي تحمله المقطورة الواحدة ١٢ طنًا، وأما عدد المقطورات التي سيتم حمل ٨٠٠ جندي على متنها فهو كالتالي:

وزن كل مقطورة	عدد المقطورات اللازمة	
٢٦٠	٢٠	١ من أجل ٨٠٠ شخص
١٢٠	١٠	٢ من أجل ٦٠ ماشية من الحيوانات، لكل ست ماشية مقطورة واحدة
٢٣	١	٣ من أجل المهمات العسكرية
٢٣	١	٤ من أجل الخيامات
٢٣	١	٥ من أجل الأمتعة
٢٣	١	٦ من أجل الضباط
١٢	١	٧ مقطورة واحدة من أجل أمتعة ضباط الكتائب
١٠٥	٣	٨ مقطورة صهريج ماء من أجل القطارات
٥٥٨	٣٨	المجموع

وبذلك أصبح بالإمكان انطلاق عشرة قطارات تزن ١٦٨ طنًا كل يوم -إذا تم تأمين المياه بشكل منتظم- تنقل على متنها ثلاث كتائب عسكرية من دمشق إلى معان. أما المسافة التي تبلغ ٤٥٨ كم بين دمشق ومعان، فاستغرقت -مع الاستراحات- ٢٤ ساعة بالقطار الذي يسير بمعدل ٢٣ كم في الساعة. وقد اجتيزت هذه المسافة في ٣٠ أغسطس/آب ١٩٠٤، حيث تم نقل الضيوف الذين سيشاركون في حفل الافتتاح على متن خمسة قطارات خاصة من دمشق إلى معان. وقد وصل أول قطار إلى معان بعد ٢٤ ساعة، رغم طول مراسم الاستقبال التي كانت تقام في كل محطة على مدى المسار، كما وصلت القطارات الأخرى إلى معان بـ ٣٢ ساعة. وفي صيف

عام ١٩٠٥ تم إرسال كتيبة "٢٨ السورية" من دمشق إلى معان من أجل إخماد الثورة التي اندلعت في اليمن، ونتيجة توقف القطارات للاستراحة في الأماكن غير المعتادة عليها أثناء السوقيات، استغرقت مدة الوصول إلى المنطقة المقصودة، يوماً أو يومين. وكان السبب الرئيسي في تأخر القطارات هذه، هو الاستراحات الطويلة في الليل، إلا أن وصول الجنود إلى العقبة التي تبعد عن معان بـ ١١٠-١٢٠ كم قد تم بأربعة أيام، وهذه مدة لا بأس بها، لأنه لو لم تكن السكة الحديدية لاضطرت الجنود أن تسير مشياً على الأقدام في أراض وعرة. وبعد الوصول إلى العقبة، تم نقل الجنود مرة أخرى إلى "الحديدة" على متون السفن في غضون خمسة أيام.<sup>(٤٧٠)</sup>

### تقويم بريطانيا إنشاءً خط حديد الحجاز

رأت السلطات البريطانية بأن إنجاز هذا المشروع صعب للغاية؛ لأن إنشاء خطٍّ على مسافة طويلة ومليئة بالعقبات الطبيعية وغير الطبيعية، بالإضافة إلى الأزمة المالية التي أحاطت بالدولة العثمانية من كل جانب، ستمنع هذا التنفيذ وتجعله مستحيلاً،<sup>(٤٧١)</sup> بل زعمت أن ليس للدولة العثمانية مقدرة حتى على إنجاز خطٍّ يبلغ طوله ٧٥ كم بين جدة-مكة المكرمة بسبب هذه الأزمة،<sup>(٤٧٢)</sup> وما إصدار الأوامر بتنفيذ هذا المشروع وتوصيله إلى المدينة المنورة بأقصى سرعة ممكنة من قبل السلطان عبد الحميد الثاني -حسب زعمهم- إلا أضغاث أحلام وأخيلة باطلة.<sup>(٤٧٣)</sup>

ومهما كانت بريطانيا تعتقد هذا الاعتقاد، إلا أنها لم تتوان عن

<sup>470</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

إشارة النجمة (\*) في المحطات فكانت تدل على وجود المياه فيها.

<sup>471</sup> IOR: L/P&S/10/12, Therapia, August 6, 1906.

<sup>472</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

<sup>473</sup> FO: 78/5452, The Marquess of Salisbury K.G., Istanbul May 23, 1900.

متابعة كل تفاصيل المشروع ومخططاته، ثم كانت تراقب -عن قرب- مواقف المسلمين في أنحاء العالم تجاه الخط عامة، وموقف المسلمين في مستعمراتهم وعلى رأسها مسلمو الهند خاصة،<sup>(٤٧٤)</sup> وقاموا بتسجيل كل معلومة -صغيرة أو كبيرة- صدرت حول موقف المسلمين في هذه المناطق تجاه الخط.<sup>(٤٧٥)</sup>

وفضلاً عن ذلك، فقد زعم السياسيون البريطانيون أن رفض الشركة الفرنسية نقل المعدات الإنشائية عن طريق بيروت -مزيريب سيؤدي إلى التباطؤ في عملية الإنشاء في الأيام اللاحقة. ومن أجل التغلب على هذا العائق -حسب رأيهم- ستضطر الدولة العثمانية إلى إنشاء خط درعا- حيفا الفرعي، وهذا سيؤدي إلى صرف المبالغ الضخمة والخيالية التي ستجعل الحكومة العثمانية تعدل عن قرارها وتراجع.

وقد تبين لهم في عام ١٩٠٣ أن الخط الحديدي سيصل إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، بعكس ما كانوا يفكرون به قبل سنتين تماماً.<sup>(٤٧٦)</sup> هذا ما جعل الاستخبارات الإنكليزية والسفارة تتابع إنشاء الخط عن قرب، وتكتب عنه التقارير المفصلة، وترسلها إلى المسؤولين في بريطانيا من جانب، ويقدرّون تاريخ انتهاء الخط على أنه عشر سنوات من جانب آخر.<sup>(٤٧٧)</sup> وقد زعم هؤلاء أيضاً أن الحكومة العثمانية ستراجع عن إنشاء الخط -حتمًا- أو ستلجأ إلى تغيير المسار، وذلك بسبب طوله وامتداده في الصحراء الشاسعة التي ستصعب تجوّل الفرسان على ظهور الجمال بالأسلحة، والأراضي الوعرة الجذباء، ومن ثم قلة المياه... كل ذلك سيؤدي

<sup>474</sup> FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Conor, G.C.B., G.C.M.G., Damascus, April 30, 1900.

<sup>475</sup> IOR: L/P&S/10/12, W. S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

<sup>476</sup> FO: 78/5452, Marquess of Lansdowne, K.G., Istanbul, November 30, 1900.

<sup>477</sup> FO: 78/5452, From Sir N. O'Conor to the Marquess of Lansdowne, Damascus, November 4, 1902.

حتماً - حسب رأيهم - إلى عدم القدرة على مقاومة أية هجمات عدائية على القوات العسكرية، أو على الخط الحديدي أو الخطوط التلغرافية...<sup>(٤٧٨)</sup>

هذا وقد قام الإنكليز بتقديم البدائل المغرية التي تتعلق بمسار خط حديد الحجاز إلى الدولة العثمانية، والسبب في ذلك هو احتمال هجوم عثماني برّي على مصر. فاقترحوا أن يمتد الخط بشكل مستقيم على أرض منبسطة خصبة، ويبدأ من "بصرى" إلى أراضي ما وراء النهرين السفلية إلى مصر. أما المسافات التي كانت بين هذه الخطوط فهي:

بلغت المسافة بين القاهرة ومعان عبر العقبة والبراء ٤٩٢ كم، وبين معان والجرف ٤٢٠ كم، وبين الجرف والنجف ٥٠٠ كم. ومن ثمّ ستكون المسافة بين القاهرة والنجف ١,٤١٢ كم، وهي أطول بقليل من المسافة التي كانت بين دمشق والمدينة المنورة وهي ١,٣٠٠ كم.

وحسب رأيهم أيضاً، كان من الممكن أن يُستهل بإنشاء الخط في آن واحد في العقبة ومعان والنجف والقاهرة، أما التكلفة المالية الإجمالية في هذا الإنشاء فستبلغ ١,٤٠٠ (ألفاً وأربعمئة) ليرة للكيلومتر الواحد، وأما تكلفة الخط بكامله فقدرت من قبلهم أن تكون ٣,٠٠٠,٠٠٠ (ثلاثة ملايين) أو ٣,٥٠٠,٠٠٠ (ثلاثة ملايين وخمسمئة ألف) ليرة تقريباً. وبما أن الخط سيمر من شمال صحراء "نفوز" ومنطقة "جبل الشمار" و"هايل"، فإنه لن يشكّل خطراً على مصالح المناطق العربية مباشرة. كما اقترحوا أنه لا يمكن أن يُستخدم الخط كوسيلة للهجوم على مصر، إلا إذا مر من نقطة قريبة من البحر في العقبة. والحقيقة أن الغاية من كل هذه العروض، جعل الخط قريباً من البحر ليتمكن من قصفه بمدافع السفن الإنكليزية، وصدّ أي هجوم على مصر.<sup>(٤٧٩)</sup>

<sup>478</sup> IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

<sup>479</sup> IOR: L/P&S/10/12, W. S. Richards, Damascus, February 8, 1902.

## خط حديد الحجاز والنقل

اعتبر خط سكة حديد الحجاز من أروع إنجازات السلطان عبد الحميد الثاني من الناحية السياسية والدينية والحضارية،<sup>(٤٨٠)</sup> إذ استطاع هذا المشروع العملاق أن يقدم خدمات جليلة لحجاج بيت الله الحرام،<sup>(٤٨١)</sup> تمثلت في اقتصار مدة الرحلة الشاقة التي كانت تستغرق شهوراً، يتعرض فيها الحجاج لاعتداءات البدو، ومخاطر ومشاق الصحراء.. فأصبحت الرحلة بعد إنشاء هذا الخط الحديدي تستغرق أياماً معدودة ينعمون فيها المسافرون بالراحة والأمان.<sup>(٤٨٢)</sup> وعاش المسلمون في كافة البلدان حلم إنشاء الخط الحجازي، وتبعوا مراحل إنشائه، وتبرعوا له من أموالهم، كما غطت هذه التبرعات ثلث تكاليفه، وتفجرت الحماسة الدينية في قلوب المسلمين فالتفوا حول الخلافة العثمانية وسلطانها بعد فترة طويلة من الركود.<sup>(٤٨٣)</sup> وحلّم الكثير أن البعث والصحوة بين المسلمين اقترب زمانها، وتجلت هذه المشاعر الفياضة في حماسة العمل وسرعة إنجازها. وعندما وصل أول قطار إلى المدينة المنورة حاملاً الحجاج، انهمرت الدموع وانهالت الدعوات للسلطان عبد الحميد الثاني.<sup>(٤٨٤)</sup>

كان خط بغداد قد اكتمل جزئه الذي يمتد حتى منطقة "بولغرلو"؛ التي تمتد على سفوح جبال توروس، نتيجة السعي المشترك بين شركة الأناضول الحديدية، والشركة اللبنانية الفرنسية الحديدية. هذا وقد كانت المنطقة الواقعة بين حلب-بولغرلو، هي المنطقة الوحيدة التي لم تحظ

<sup>480</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

<sup>481</sup> الوثيقة نفسها.

<sup>482</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

<sup>483</sup> FO: 195/2198, Report on the Economic and Administrative State of the Hijaz Vilayet, October 1904 to February 1905.

<sup>484</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Therapia, September 18, 1907.

بالاتصال بخط حديد الحجاز، فدعا هذا الأمر إلى ضرورة إقامة خط يربط إسطنبول بمكة المكرمة والبحر الأحمر مباشرة؛<sup>(٤٨٥)</sup> إذ كان لابد من توصيل الجنود إلى المكان المطلوب في الوقت اللازم، في حين كانت السكة الحديدية القادمة من إسطنبول تتحول إلى سكة ضيقة في محطة رياق، الأمر الذي دعى إلى ضرورة نقل المواشي والمعدات إلى مقطورات ضيقة أخرى تجرّها قاطرات ضيقة مثلها، وقد أثر هذا التبديل على السرعة بطبيعة الحال، كما كان معدل السرعة بين إسطنبول ومكة المكرمة بعد "بولغولو" كالتالي:<sup>(٤٨٦)</sup>

الرقم	المسار	كم	معدل السرعة في الساعة (كم)	المدة (ساعة)
١	إسطنبول-بولغولو	٩١٨	٦٠ كم	١٥,٨
٢	بولغولو-حلب	٥١٠	٥٠	١٠,٢
٣	حلب-رياق	٣٣٢	٦٠	٥,٥
٤	رياق-دمشق	٦٠	٢٣	٣,٠
٥	دمشق-مكة	١,٨٠٠	٢٣	٧٨,٥
المجموع				١١٣,٠

وإذا ما أخذت مدة الاستراحات في المحطات البالغة سبع ساعات بعين الاعتبار، فتصبح المدة الإجمالية للرحلة؛ ١٢٠ ساعة، وهذا يعني خمسة أيام، وإذا أضفنا التأخرات المحتملة فيزداد العدد في نقل الجنود إلى ستة أيام.<sup>(٤٨٧)</sup>

لم يوجد على مسار خط حديد الحجاز أية مؤسسة صناعية، سوى معمل ملح في وادي "سرهان" الكائن على سفوح جبال "حوران" البركانية.

<sup>485</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

<sup>486</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Therapia, September 18, 1907.

<sup>487</sup> Ibid, Confidential, Istanbul, June 12, 1906.

وقد كان الملح الذي يُصنع على أيدي القرويين على الطريقة القديمة، يرسل إلى دمشق على ظهور الجمال، بالإضافة إلى وجود مصادر السلفور والنفط والحديد وغيرها من المعادن الثمينة التي لم تستخدم حتى ذلك الحين.

وقد قدّر "هير فون كاب" الدّخل السنوي لخط حديد الحجاز على الشكل التالي:

قدّر الدخل السنوي للكilومتر الواحد في خط حيفا-درعا-دمشق، وخط درعا-عمان الذي بلغ طوله ٣٨٥ كم، على أن يكون ٣,٠٠٠ (ثلاثة آلاف) فرنك أو يزيد، كما كان خط حيفا الذي يمر من وديان اليرموك والأردن، لا يجلب أي دخل مالي، أما دخل الخط العابر سهل جزريل، فسيكون ضئيلاً جداً - حسب تقديراته - بسبب المنافسة مع قوافل جمال النقل القريبة من السواحل. وهذا يبيّن أن جميع الدخل سيؤمّن من حوران، ولا بد أن يُقسّم هذا الدخل بينه وبين خط مزيريب-دمشق. وعليه، فقد رأى "هير فون كاب" أن الدخل السنوي للخط الحديدي يكفي لسد كل مصاريف التشغيل، كما رأى أنه لا بد من إدامة أخذ الضرائب لخط حديد الحجاز حتى بعد الانتهاء منه، وذلك لسد المصاريف الإضافية التي لم يكن لها حساب.<sup>(٤٨٨)</sup>

### الخطوط التي تم تشغيلها

لقد تم تفعيل الخطوط التي اكتمل إنشاؤها مباشرة؛ فمثلاً افتتح خط حيفا-الأردن بعد انتهاء إنشائه مباشرة في ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٤، كما تم تشغيل خط الأردن-مزيريب في ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٥. وبواسطة هذا الخط تمكّن العثمانيون من الاتصال بالبحر الأبيض المتوسط، وأما خط ينبع-المدينة المنورة افتتح في شهر يوليو/تموز من عام ١٩٠٨.<sup>(٤٨٩)</sup>

<sup>488</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

<sup>489</sup> الوثيقة نفسها.

وفي شهر مايو/أيار عام ١٩٠٧ تم تشغيل الجزء الذي يبلغ طوله ٦٩٣ كم بين دمشق وتبوك من خط حديد الحجاز الرئيسي، وهذا مكن قطار الإنشاءات من الوصول إلى قلعة الأخضر.<sup>(٤٩٠)</sup> كما اعتبر خط دمشق-عمان الذي يمتد على مسافة ٢٣٧ كم، من أوائل الخطوط التي تم افتتاحها، وقد تم تشغيل سبعة قطارات ذهاباً وإياباً في الأسبوع الواحد؛ خمسة منها للشحن واثنان منها للركاب المسافرين.<sup>(٤٩١)</sup>

وعليه فقد تم افتتاح خط آخر يمتد على مسافة ٤٥٨ كم، وهو خط دمشق-معان، وقد وافق افتتاح هذا الخط ذكرى صعود السلطان عبد الحميد الثاني العرش، كما أجريت هذه المراسيم بمشاركة هيئة رسمية برئاسة "طرهان" باشا.

ولابد في هذا الصدد أن نقدم بعض المعلومات عن مراسيم افتتاح الخطوط الأخرى:<sup>(٤٩٢)</sup>

خَصِّصَت خمسة قطارات لذوات المناصب، لحضورهم مراسيم افتتاح خط دمشق-معان، وقد خَصِّصَ قطار لحمل ما يحتاج إليه الركاب من غذاء ومعدات، كما انطلق كل ساعتين قطار واحد -من هذه القطارات- من دمشق إلى معان برفقة الموسيقى طيلة الرحلة. وقد استُقبلت القطارات بحفاوة كبيرة، ومراسيم رسمية في كل محطة من محطات الخط المزينة بالورود وشتى أنواع الزينة. وبطبيعة الحال أدت هذه الاحتفالات إلى توقُّف القطارات أكثر من الوقت المحدد لها.

وقد تم افتتاح خط دمشق-تبوك الذي امتد على مسافة ٦٩٢ كم

<sup>490</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

<sup>491</sup> FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908.

<sup>492</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

باحفالات رائعة، حيث وافق افتتاح هذا الخط ذكرى صعود السلطان عبد الحميد الثاني العرش، وفي هذا اليوم ذهب جميع المشاركين إلى المسجد في تبوك لأداء صلاة الفجر بإمامة مفتي دمشق، ودعا الجميع للسلطان عبد الحميد الثاني بدوام الصحة والعافية. وبعد الخطاب الرسمي، مر المشاركون من أمام القطعة العسكرية برفقة نشيد الحميدية، ودخلوا الخيمة الواسعة التي كان يتم فيها إكرام الشاي والقهوة.

وكذلك تم في هذا اليوم المدهش، خمس طلقات بالمدافع التي جلبت من دمشق، وفي كل طلقة كانت ترتفع الأصوات بـ"يحيا السلطان".

وخلال الاحتفالات أيضًا، تم وضع أساس مستشفى تبوك العسكري، بالإضافة إلى منح أوسمة تذكارية لكل الجنود المتممين خدمتهم في كتيبة الإنشاء، وإعطائهم راتب شهر كامل مع التسريح.

هذا وقد شارك في الاحتفالات الفرسان من الجنود والأعراب بكل حماسة وسرور، كما حضر تبوك عدد كبير -من المدينة المنورة وسورية- من شيوخ العرب وقادتهم، ودعوا للسلطان عبد الحميد الثاني، ثم قام عبد الرحيم باشا بتبليغ سلام السلطان عبد الحميد الثاني إلى كل الحاضرين.

واستمرت التهاني طوال اليوم، إذ ذبحت الذبائح وطُبخ الأرز باللحم، وأحضرت الحلويات، وقُدمت إلى الشيوخ والبدو والجنود وكافة الضيوف، كما أوقدت النيران وتُورت المدينة بآلاف الفوانيس، ودامت الاحتفالات حتى الصباح، وارتفعت الأصوات بين الحين والآخر بالدعاء والثناء للسلطان عبد الحميد الثاني من كل جانب. وفي صباح اليوم الثاني انطلق المشاركون إلى حيفا، حتى يصلوا في اليوم التالي إلى دمشق.<sup>(٤٩٣)</sup>

وكذلك أقيمت الاحتفالات في خط مدائن صالح-العلا، حيث أرسلت

<sup>493</sup> IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

هيئة خاصة من إسطنبول للاشتراك بمراسيم افتتاح الخط. انطلقت الهيئة من إسطنبول إلى دمشق، ومنها إلى مدائن صالح والعلابقطارين.

وبعد حضور الهيئة الافتتاح الذي صادف يوم ذكرى ارتقاء السلطان عبد الحميد الثاني إلى العرش، واصلت مسيرتها بالقطار إلى حيفا. وقد شارك هذه الهيئة أصحابُ مناصبٍ عالية؛ كـ"فريق أولر باشا"، وفريق جواد باشا، وإسماعيل حقي، وعلي نوري بك، بالإضافة إلى وزير الإنشاءات المشير كاظم باشا، ووزير المواصلات المشير علي رضى باشا، ومحافظ الحج عبد الرحمن باشا، بالإضافة إلى آخرين من أصحاب الرتب والموظفين الذين بلغ عددهم حوالي ١٠٠ شخص. وبعد ذلك عادت الهيئة الخاصة هذه، إلى إسطنبول عبر بيروت، حلب، وأركلي.<sup>(٤٩٤)</sup>

أما الاحتفالات الأخرى والأخيرة التي أقيمت في هذا الشأن، فكانت عند انتهاء خط حديد الحجاز في ١١-١٢ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨. وقد تم بعث مئات الممثلين من مكة المكرمة إلى المدينة المنورة من قبل شريف مكة،<sup>(٤٩٥)</sup> كما شارك في الافتتاح الأشراف والعلماء والمفتون والوزراء وذوي المناصب في أراضي الحجاز.<sup>(٤٩٦)</sup> وبذلك تمت احتفالات الافتتاح الأخير لخط الحديد الحجاز الذي بلغ طوله ١,٣٠٠ كم، في شهر سبتمبر/أيلول عام ١٩٠٨.<sup>(٤٩٧)</sup>

والجدير بالذكر أن الإيراد الشهري وصل إلى ١,٠٠٠ (ألف) ليرة عثمانية، نتيجة تفعيل الخطوط التي اكتمل إنشاؤها مباشرة.<sup>(٤٩٨)</sup>

<sup>494</sup> IOR: L/P&S/10/12, From War Office to Foreign Office. (Report on the Hijaz Railroad by Major Maunsell, R. A., Confidential, Istanbul, July 27, 1907.

<sup>495</sup> IOR: L/P&S/10/12, From War Office to Foreign Office. (Report on the Hijaz Railroad by Major Maunsell, R. A., Confidential, Istanbul, July 27, 1907.

<sup>496</sup> IOR: L/P&S/10/12; Sir N. O'Connor to Sir Edward Grey, Istanbul, September 25, 1907.

<sup>497</sup> FO: 195/2286; Acting British Consul. Charge de Affaires, Istanbul, July 30, 1908.

<sup>498</sup> FO: 195/2286, Charge d'Affaires, Istanbul, (S. Mohammad Hasan, Jeddah) August 17, 1908.

## دور الخط في تنمية المنطقة

خُطَّط أن يساهم خط حديد الحجاز في تطوير التجارة في عشرات المدن والقرى في المنطقة، كما وُضع بالحسبان الخطورات والعقبات والعوائق التي ستواجه الخط الذي سيمتد من درعا إلى المدينة المنورة وفي مقدمتها خطورة بعض الأعراب والبدو؛ إذ قامت البدو في غضون عام ١٩٠٨ بـ ١٢٣ غارة على الخط، وخربت الخطوط التلغرافية والقضبان الحديدية والمحطات، بالإضافة إلى نهب الركاب وسلب أموالهم. إلا أن الدولة العثمانية قامت على الفور بتصليح الأجزاء التي خربت من قبل هؤلاء، ولم تُصدر أية قرار بعقوبة من قام بهذه العمليات، بل قامت بإقناع هؤلاء إما بالهدايا وإما بالضغط العسكري.

هذا وقد بدأ الشركس بزراع الأراضي الخصبة الموجودة في وادي الزرقاء عقب إنشاء الخط العابر من هذه المنقطة، كما تطورت فعاليات الزراعة أيضًا في منطقة حوران وامتدت نحو درعا. وبالتالي تحولت المناطق حول خط حيفا إلى مراكز تجارية تعج بالحركة والنشاط من كل النواحي، في حين كان إيراد المناطق التي تمتد بين طبرية ودمشق، يؤمّن من السياح الأوربيين، الأمر الذي جعل خط دمشق-عمان-حيفا يبقى حيويًا لا تفتقر فيه الحركة التجارية أبدًا. أما المناطق الصحراوية التي تمتد من عمان إلى معان إلى المناطق الجنوبية فكانت خالية من أية فائدة، ورغم ذلك تم دخل ١٢,٠٠٠ (إثني عشر ألف) ليرة عثمانية من الحجاج المسافرين عبر خط تبوك ذهابًا وإيابًا، وذلك في عام ١٩٠٦.<sup>(٤٩٩)</sup>

وعليه، فإن عداء بعض البدو، وعدم وجود المدن والمستوطنات أو القرى على مسار الخط، أثر سلبًا على الجانب التجاري في خط حديد

<sup>499</sup> FO: 424/219, Sir G. Lowther to Sir Edward Grey, Istanbul, April 5, 1909.

الحجاز. وعلى الرغم من كل ذلك، فلا يمكن غض النظر عن الفائدة التي لبّتها خط حديد الحجاز للحجاج في مواسم الحج، بالإضافة إلى الأرباح التي حصلت عليها ولاية دمشق بواسطة هذه الطريق. فمر -مثلاً- في عام ١٩٠٨، أكثر من ١٠,٠٠٠ حاج من دمشق إلى الأراضي المقدسة، وهذا ما لعب دوراً مهماً في زيادة النشاط التجاري في هذه المدينة.<sup>(٥٠٠)</sup>

### اهتمام الرأي العام والصحافة بخط حديد الحجاز

أثار إنشاء خط حديدي بين دمشق ومكة المكرمة اهتمام صحافة إسطنبول،<sup>(٥٠١)</sup> بل اهتمام صحافة الدولة العثمانية بأكملها إثارة بالغة؛<sup>(٥٠٢)</sup> فانبعثت الآمال من جديد عند كل مواطن داخل الأراضي العثمانية، لا سيما عند المثقفين والأعيان الذين راحوا يؤيدون المشروع ويؤمنون بدوره الذي سيقوم به سياسياً وعسكرياً.<sup>(٥٠٣)</sup> فعلى سبيل المثال، نشرت جريدة "إقدام" في عددها الصادر في ٢٧ يوليو/تموز ١٩٠٠ مقالاً يقول: "وقف المسلمون في كافة أنحاء العالم الإسلامي إلى جانب السلطان عبد الحميد الثاني، وأيدوا فكرته في إنجاز خط حديد الحجاز. هذا وقد تلقى مسلمو الهند هذا الخبر بفرح وسرور، وأعلنوا مؤازرتهم ودعمهم المادي والمعنوي بكل ما لديهم من قوة، وصرحوا بتأييدهم للدولة العثمانية وارتبطاهم بها قلباً وقلباً".<sup>(٥٠٤)</sup>

وكذلك نشرت الصحف والجرائد أخبار المراسيم الافتتاحية لأقسام خط حديد الحجاز، ولفتت انتباه الرأي العام على أهميته ومكانته الفريدة،

<sup>500</sup> IOR: L/P&S/10/12, Consul Richards to Sir N. O'Conor, Damascus, December 15, 1903.

<sup>501</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906.

<sup>502</sup> الوثيقة نفسها.

<sup>503</sup> FO: 78/5452, Sir Nicholas O'Conor, G. C. B., G. C. M. G., Damascus, April 30, 1900.

<sup>504</sup> FO: 78/5452. H. R. O'Conor, Istanbul May 23, 1900.

مبيّنة نجاح المشروع رغم كل العقبات والعوائق التي واجهها، كما تحدثت عن أهمية أقسام الخط المكتملة كالتالي:

"... ليس خط حديد الحجاز الذي أنجز بسرعة فائقة إلا واحداً من الإنجازات العملاقة التي حققها السلطان عبد الحميد الثاني. وقد تمنى المسلمون أن تكتمل الأقسام الأخرى من هذا المشروع الجبار في أقرب وقت ممكن، لأنه سيمكّن الحجاج من إيجاد وسيلة سفر عصرية، يتوفر فيها الأمن والسرعة والراحة. وهل يوجد هناك أعظم من هذه الخدمة الدينية؟ إذن فلا بد من شكر السلطان الذي هيا لهم هذه الخدمات الجليلة. هذا وقد أسدى الخط نهضة تجارية واقتصادية على الحجاز وكافة المدن الواقعة على امتداده. أما العامل الآخر الذي يستحق التقدير، هو السرعة أثناء الإنشاء منذ البداية، إذ رغم المسافة البعيدة بين دمشق وتبوك، ورغم إنشاء الجسور والأنفاق الكثيرة على مسار الخط، تم الإنجاز بوقت قصير، وذلك بفضل التدابير الجيدة التي اتخذها السلطان عبد الحميد الثاني، والجهود الكبيرة التي بذلها رضاء الله ورسوله".<sup>(٥٥)</sup>

### الخلاصة

ولعل أهداف السلطان عبد الحميد الثاني في إنشاء خط حديد الحجاز تنحصر في أمرين اثنين هما: خدمة الحجاج بإيجاد وسيلة سفر عصرية يتوفر فيها الأمن والراحة والسرعة، ودعم حركة الجامعة الإسلامية التي كانت تهدف إلى جمع كافة المسلمين، وتوحيد صفوفهم تحت ظل الخلافة العثمانية لمواجهة الأطماع الأوروبية في العالم الإسلامي. وبالتالي فقد كان خط حديد الحجاز سيسهم في توطيد سلطة الدولة العثمانية

<sup>505</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Istanbul, November 17, 1906.

في المناطق الثائرة وفي بعض المناطق في قلب الجزيرة العربية، وتوفير حماية قوية في الأماكن المقدسة في مكة المكرمة والمدينة المنورة.

ومما يجدر ذكره، أن السكك الحديدية الأخرى - عدا سكة حديد الحجاز - تم إنشاؤها وتشغيلها ضمن الأراضي العثمانية، من قبل الشركات الأجنبية، أي كان لسكة حديد الحجاز وضعًا استثنائيًا. ولكن هذا الاستثناء لا يعني أن خط حديد الحجاز قد أنشئ من قبل المهندسين العثمانيين فقط، بل كان هناك - على خلاف الرغبة العامة - مهندسون أجنب أيضًا. ولعل اليد العاملة العثمانية لعبت دورًا مهمًا في الإنشاء، وأسهمت في بناء السكة الحديدية لدرجة كبيرة، إلا أن هذه اليد كانت تؤدي عملها تحت إشراف وإدارة مهندسين أجنب.

لا شك أن الدافع الرئيسي الكامن وراء إنشاء خط حديد الحجاز، هو الطموح السياسي والعسكري، بالإضافة إلى الدافع الديني. فإقامة خط بين إسطنبول ومكة المكرمة سيققل 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 براحة واطمئنان. وكما هو معروف، أن الحجاج كانوا - من قبل - يأتون إلى الحرمين الشريفين مشاةً وركبًا على ظهور الجمال والدواب، وكانت رحلتهم هذه تستمر شهرين ونيّفًا، يتحملون خلالها كل أنواع المعاناة والمشقة والتعب، إذ كانت الرحلة بين دمشق ومكة المكرمة تستغرق ٤٠ يومًا كاملة ذهابًا على ظهور الجمال، وشهرين آخرين إيابًا تحت ظروف قاسية.<sup>(٥٠٦)</sup>

كان عدد الحجاج قبل إنشاء خط حديد الحجاز لا يتجاوز عن ٨٠ ألف حاج، وبعد إنشاء الخط ازداد هذا العدد وأصبح السفر إلى

<sup>506</sup> FO: 78/5452, Marquess of Salisbury K. G., Therapia July 27, 1900.

الحرمين الشريفين أسهل بكثير من السابق؛ 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 ١,٢٠٠ كم، في ٧٢ ساعة أو ثلاثة أيام فقط.

لقد تم إنشاء وتفعيل خط حديد الحجاز بتاريخ ١ سبتمبر/أيلول ١٩٠٨، هذا مما زاد عدد الحجاج القادمين من كافة أرجاء الأراضي العثمانية إلى ٣٠ ألف حاج، وذلك حتى عام ١٩١٢.

ولقد ربط خط حديد الحجاز إسطنبول بدمشق ومكة المكرمة والمدينة المنورة والبحر الأحمر، ثم إن القيام بإنشاء خط كهذا داخل الأراضي العثمانية، اعتُبر -بلا منازع- من أهم المشاريع الاستثمارية التي أنجزتها الدولة العلية العثمانية في شبه الجزيرة العربية حتى ذلك التاريخ.

أنشئ خط حديد الحجاز بتمويلٍ وتبرعاتٍ المسلمين من داخل الأراضي العثمانية وخارجها. ولقد خصصت الدولة العثمانية ١٨٪ من الميزانية لإنشاء الخط، غير أن مجموع تكلفة الخط بلغ ثمانية ملايين جنيه، 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. ومن إحدى 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 بزيادة هذه الحملة ودفع من جيبه الخاص ٥٠,٠٠٠ (خمسين ألف) ليرة، ثم قام بدعوة المسلمين الذين يعيشون داخل الدولة العثمانية وخارجها للمشاركة بهذه الحملة التبرعية. وقد وصل نتيجة هذه الجهود الجاهدة مجموع التبرعات

بين عامي ١٩٠٠-١٩٠٨ إلى ٣,٩١٩,٦٩٦ (ثلاثة ملايين وتسعمائة وتسعة عشر ألف وستمائة وستة وتسعين) ليرة عثمانية.<sup>(٥٠٧)</sup>

وأخيرًا ينبغي ألا ننسى فضل المهندس العثماني "عزت باشا"،  
والمهندس الألماني "هير مايسنر" على خط حديد الحجاز منذ بداية  
إنشائه، والجهود التي بذلوها من أجل تحقيق هذا المشروع.



<sup>507</sup> IOR: L/P&S/10/12, From Mr. G. Barclay to Sir Edward Grey, Confidential, Istanbul, November 17, 1906; Newspaper Extracts "Ikdam" August 19 (Eylül 1), 1900.