

الباب الأول

المجال المفتوح

obeikandi.com

## المجال المفتوح

لقد تغيرت مناطق كثيرة فى العالم بعد الحرب العالمية ، ولكن لا توجد منطقة تحولت تحولا جذريا فى جميع نواحي الحياة مثل منطقة الشرق الاسلامى التى تسيطر على الطريق من شمال افريقيا — شاطئ البحر الأبيض المتوسط — الى الهند والشرق الأقصى ، ففيها سقطت آخر مملكة اسلامية كبرى ، وقامت على أنقاضها دول حديثة تعتمد على القوميات واتصلت المنطقة بالبلاد الغربية واحتكت بالمدنية الأوروبية ونتج عن هذا أن تغير شكل بنائها الاجتماعى ونطاقها الاقتصادى والسياسى ، فقد قامت دويلات مستعمرة أو نصف مستعمرة على أنقاض الأوضاع السياسية فى منطقة الشرق الممزق التى كانت تتنازعها أطماع السياسة الدولية والتى كانت منذ عشرات السنين حقل تجارب لاختيار مدى القوى الاستعمارية الكبرى ، وقد وضعت الحرب حدا لهذه المنازعات بتقسيمها ، غير أن هذه الدول الجديدة حاولت بناء كيانها بمجهودها الذاتى وبمعاونة بعضها البعض فنظمت الحدود بينها كما ساندوا تأمين وجودهم ضد توسع القوى الاستعمارية العالمية ، وان كانت تتخذ هذه المحاولة أحيانا شكل الوقيعة بين الدول الاستعمارية •

ان الانهيار الذى عم المنطقة أثناء الحرب العالمية كان سببا فى ظهور حركة جرى الاستعداد للقيام بها منذ عشرات السنين ، حركة تدعو الى ايقاظ الوعى التاريخى والى الاستقلال السياسى ، وعلى اثرها لعبت شعوب الشرق الاسلامى دورا ايجابيا على مسرح السياسة العالمية بعد أن ظلت عشرات السنين سلبية ، اذ بلغت سن المرشد لممارسة دورها كطرف فى مناقشات تقرير المصير ، وبذلك ابتدأت حقبة جديدة فى هذا القرن فى تاريخ النزاع بين الشرق والغرب ، فى هذه الحقبة كاشف — ومازال — الشرق الاسلامى للحصول على المساواة فى السياسة

العالمية ، ودافع عن وجوده فى منطقة لها أهميتها كسوق عالمى ، غنية بالمواد الخام ، وقبل هذا كله فهى نقطة اتصال ومنطقة عبور بالنسبة لحركة المواصلات العالمية •

هذا التحول الذى جرى — ويجرى — فى المنطقة الاسلامية منذ الحرب العالمية أعد له وبدى فيه قبلها بعشرات السنين ، فقد فتحت الدول الغربية — وعلى الأخص انجلترا — المنطقة لهذا التغيير الداخلى قبل الحرب العالمية على الصعيد السياسى والاقتصادى ، فقد أتت لها — بناء على مخطط استعمارى — أن تزعزع البناء السياسى والاجتماعى القديم الذى بلغ سن الشيخوخة بمرور القرون ، ولكنه رغم ضعفه وتهالكه استطاع أن يتصدى لمحاولات الاصلاح من جانب الدول الغربية • وفى الحرب العالمية كسر السلاح الغربى القيود التى عاقت حركات التقدم ، وقطع الحبال التى قيدت المجتمع بتقاليد قديمة وتعاليم موروثه •

ان التغيير فى منطقة الشرق الاسلامى ظهر فى أشكال وأساليب متعددة من أهمها : أن شعوبه أصبحت شريكا ذا قدرة على العمل الايجابى فى مجال الاقتصاد العالمى ، واتصلت فكريا بالعالم الخارجى ، ولعبت دورا هاما على مسرح السياسة العالمية ، ولا يمكن أن يفهم هذا ويقدره حق قدره الا فى اطار أهمية هذه البلاد بالنسبة لأجزاء أخرى كبيرة فى العالم •

فقد عرفت أهمية العالم الاسلامى على مدى القرون ، ذلك أنه كان يمثل جزءا من شبكة خطوط المواصلات فى العالم القديم ، فمن المعروف أن الشرق — قبل ظهور الاسلام — احتل مركزا هاما ، لأن الطرق العالمية الكبرى من الغرب الى الشرق الأقصى كانت تمر خلال أرضه فكان يسيطر على جزء كبير منها ، وهو الممتد من شمال افريقيا وغرب آسيا الى الشرق الأقصى ، وكان شكل الأوضاع السياسية فى هذه البقعة يلعب دورا كبيرا فى الأحداث والتجارة العالمية ، ومن هنا اتصل الشرق الأدنى اتصالا كليا بالغرب عن طريق المعاملات التجارية وتبادل الخبرات

والبحوث العلمية ، ولهذا كان المستوى الحضارى بين الشرق والغرب فى درجة واحدة •

فطرق المواصلات الكبرى كانت تمتد من شرق وجنوب آسيا حتى الشواطىء الشرقية للبحر الأبيض المتوسط حيث توجد المراكز العالمية للتبادل التجارى ، ومن هناك تشحن البضائع الى جنوب ووسط أوروبا •

تبدأ هذه الطرق من أقصى الجنوب من سيلان حيث مركز تجميع بضاعة الشرق الأقصى ، ومن هناك تخرج ثلاث طرق :

الأول - يمر عبر المحيط الهندي الى عدن ، ومنها يتفرع الى طريقين ، طريق للقوافل يمر بالساحل الغربى لشبه الجزيرة العربية وينتهى عند شاطئ البحر المتوسط فى سوريا وآخر يمر بالبحر الأحمر وخليج السويس ، وعند نهاية خليج السويس يأخذ مسارا له عبر مصر الى الاسكندرية ثم الى الغرب ، ولا ننسى أن نذكر هنا أن مصر كانت مركز تبادل تجارى كبير •

الثانى - الطريق الأوسط يبدأ من سيلان - ويمتد على طول الشاطئ الهندي حتى الخليج الفارسى ، ثم يعبر العراق الى وسط وشمال سوريا ، ثم يخترق الأناضول •

الثالث - فكانت طريقا برية ، تبدأ من الصين وتمر بوسط آسيا ، وشمال ايران ، وهناك يتجه الى البحر الأسود ، أو الى العراق وسوريا حتى شواطىء البحر الأبيض المتوسط •

وقد اكتسبت البلاد التى كانت تمر بها حركة القوافل أهمية كبرى ، فهى تملك السيطرة على هذه الطرق ، فكانت تفرض رسوما ، وكثيرا ما كانت ترفعها ، وكانت تؤجر الحيوانات وتقوم على حراسة التجارة وكل هذا أسهم فى رفع مستوى سكانها • ان أهمية المنطقة الاسلامية فى نظام التجارة العالمية فى ذلك الوقت كانت واضحة ، وحقيقة واقعة ، فحكماها كانوا يستنظييون التحكم فى الأسعار عن طريق رفع رسوم المرور

والجمارك ، بل كان فى مقدورهم قطع الطريق كلية اذا بدا لهم أن ذلك فيه فائدة لهم ، أو رغبوا فيه اعتمادا على أى سبب ، ومن هنا ظهرت الأطماع فى السيطرة على هذه المنطقة ، وصاحب ذلك تقييم قوى المشرق والغرب ، الذى ظهر واضحا فى النزاع حول المراكز التجارية الهامة فى أرمينية ، وبلاد ما بين النهرين ، فقد نشط الصدام لأول مرة بين الدولة الرومانية القديمة — وفيما بعد بين الدولة البيزنطية ، وبين العنصر المغولى الزرادشتى ، وقد لعب هذا دورا كبيرا فى تصديد مصير العالم الغربى لقرون عدة •

ان دور المشرق الأدنى كان مفهوما ، وأهميته ثابتة ، فهو الوسيط بين المشرق الأقصى ، وأوروبا فى التجارة ، يلعب دور البائع والمشتري ، ومن خلال ذلك يسوق منتجاته الخاصة ، إذ أن مراكز التبادل التجارى تقع — منذ قرون عدة — على شواطئ البحر الأبيض المتوسط فى بلاد المشرق •

ولم يتغير شئ من هذا بعد دخول الاسلام ، فبعد أن قضى الاسلام على الخلاف بين القبائل العربية ، وغرس الروح الدينية الاسلامية عند العرب • استطاع هؤلاء أن يقضوا على المملكتين اللتين كانتا تقسمان تلك المنطقة الآسيوية : سقطت المسيحية البيزنطية فى الشمال الغربى ، والفارسية الزرادشتية فى الشمال الشرقى ، وطبعت تلك البلاد بطابع اسلامى ، ثم زحف الفتح الاسلامى الى شمال افريقيا وتعداه الى اسبانيا ، وكان علم الاسلام يرفرف على كل تلك المناطق فى عام ٧٥٠ م — أى بعد موت محمد [ ﷺ ] بـ ١١٨ عاما — أصبح قدح الزند فى المجالات السياسية والتجارية فى المشرق الأدنى فى يد الدولة الاسلامية الجديدة التى مدت سلطانها على المنطقة جغرافيا وثقافيا ، وفى بغداد — عاصمة ما بين النهرين — أسس العباسيون الخلافة ، وظلت تلعب دورا كبيرا فى السياسة التجارية — لتحكمها فى طرق المواصلات العالمية — حتى عام ١٢٥٨ م حيث فقدت بغداد مركزها كمقر للسلطة الحاكمة فى بغداد وبلاد ما بين النهرين — حيث وقع أول

صدام بين الشرق والغرب وحيث تعارضت مصالحهما قبل الاسلام — •  
بأثر الاسلام العداوة الموروثة ضد الغرب وبالتالي ضد العنصر المسيحي  
ولم تنحدر هذه العداوة من اتجاه دينى فى الاسلام ، بل كان مصدرها  
مصالح تجارية للشرق ، صبغت بصبغة دينية ، وتلقفها الخلفاء وألبسوها  
ثوب الحقيقة ، وعملوا على اظهار عداوة الاسلام للعنصر المسيحى الغربى •

فى عصر صدر الاسلام لم يتخل الشرق الأدنى عن دوره كوسيط بين  
البلاد الغربية ، والشرق الأقصى ، وسارعت البلاد الغربية فى ملاءمة  
نفسها مع مصالح تجارة الشرق وبذلك استمرت تجارة بلاد الشاطئ  
الشرقى للبحر الأبيض المتوسط فى الازدهار •

ولكن هذا الوضع تغير عندما قامت الحروب الصليبية التى لم  
يحركها الاحتياج الاقتصادى للبلاد الغربية ، ولم تحركها الرغبة فى أن  
توضع تجارة الشرق فى أيدي البلاد الغربية بقدر ما حركتها الفكرة  
الدينية التى هيات لصدام الدول الغربية بالشرق •

وأست أول مستعمرة مسيحية غربية فى بلاد الشرق فى وقت  
الحروب الصليبية ، ولم يهتم الغازون فى هذه المستعمرات بالناحية  
الدينية ، بل مارسوا مصالح تجارية كهدف أول • ولم يكن تأسيس الدول  
فى تلك المنطقة سوى محاولة جديدة لممارسة توسيع سيطرة الغرب على  
بلاد الشرق ، فقد حمل الصليبيون معهم فكرة مدروسة مفادها أن أهمية  
السيطرة على منطقة غرب آسيا لا يمكن أن تقدر ، اذ هى نقطة اتصال  
بين الغرب ، والشرق الأقصى ، وثبتت صحة هذه الفكرة لحكام تلك  
المنطقة منذ قرون وما زالت حتى اليوم •

باءت بالفشل محاولات البلاد الغربية فى انتزاع السيطرة على  
الطرق التجارية ، فقد استولى المغول على بغداد وأزالوا الخلافة  
الاسلامية ، وجعلوها أثرا بعد عين وقطعوا أهم طريق يربط الغرب  
بالشرق الأقصى وفى عام ١٢٥٨ م انتقلت الخلافة الى القاهرة • ومن ذلك  
التاريخ بدأ العالم الاسلامى يفقد مركزه كقوة عالمية •

ولكن هذا التطور — الذى طرأ على المنطقة — لم يتوقف بهزيمة المغول ولا بقيام الخلافة الاسلامية فى تركيا : تلك الخلافة التى أجهزت عليها الدول التى قادت الحروب الصليبية ، فقد وضع الحكام الجدد حاجز العداوة ضد البلاد الغربية ، امتد من استامبول عبر آسيا الصغرى ، ومن الأناضول حتى شمال افريقيا ، وقطعت بذلك حركة المرور كلية بين أوروبا والشرق الأقصى • وبدأت تظهر آثار عداوة الشرق الاسلامى ضد الشرق نفسه ، فلم تنعزل المنطقة بهذه السياسة عن التأثير الأجنبى فحسب ، بل انقطعت صلتها بالمسائل الاقتصادية والتجارة العالمية التى اضطلعت فيها بدور هام فى الزمان القديم ، وقد جر عليها انعزالها هذا انحدارا وتأخرا فى جميع مجالات الحياة •

اختفى من الوجود ذلك الدور الذى لعبه الشرق الاسلامى فى سوق التجارة العالمية وبلغ ذروة مجده فى عهد الخلفاء فى بغداد ، فالواصلات حولت — غير مختارة — الى طريق رأس الرجاء الصالح الذى اكتشف عام ١٤٩٨ م وبهذا فقد العالم الاسلامى مركزه كقوة عالمية ، وضاعت أهمية الشواطئ الشرقية للبحر الأبيض المتوسط ، وخسرت تلك المنطقة مركزها كمناطق عبور الى الشرق الأقصى ، وظل الاتصال البناء بين الشرق والغرب مفقودا لمدة قرون •

أقيمت الحواجز بينه وبين العالم الخارجى ، فلم يمارس نشاطا اقتصاديا ، ولم يتبادل المعلومات الثقافية مع أوروبا ، فتقهقر الى الوراء ، وعاش فى انعزالية مميتة وازدادت الشعوب ترديا فى الجمود الذى يعوق كل تقدم فتخلف بذلك مستواها الحضارى عن البلاد الغربية • وبمرور السنين تفوق الغرب حضاريا واقتصاديا وملك القوى التى هيات له ، بل دفعته بعد قرون الى المواجهة المتتابعة مع الشرق ، وكان انهيار الشرق الاسلامى سياسيا نتيجة حتمية لتفوق أوروبا حضاريا عليه •

كانت حملة نابليون على مصر أول مواجهة — بعد قرون عدة — بين الشرق والغرب : تلك الحملة التى لم تتميز بأنها غزو للشرق الأدنى

فحسب ، بل أبرزت أهمية منطقة الشرق الاسلامى على مسرح السياسة العالمية ، فقد رأى نابليون أن مصر محطة مهمة على الطريق الى الهند حيث كان يأمل أن يخنق انجلترا التي كان يكرهها •

ولأول مرة منذ قرون يدرك الأوروبيون مرة أخرى أهمية الشرق الأدنى كمعبرة الى الشرق الأقصى ، ويظهر هذا فى تحركات السياسة التجارية ، فعندما رحل الفرنسيون عن مصر اتجهت سياسة انجلترا نحو تثبيت أقدامها فى تلك المنطقة حتى لا تخرج من يدها مرة ثانية ، فاحتلت القوات البريطانية عدن فى عام ١٨٣٩ م وجزيرة بريم ( الواقعة عند باب المندب ) فى عام ١٨٥٧ م وفيما بعد امتدت سيطرة بريطانيا على الشاطئ الجنوبي للجزيرة العربية وعلى سقطرى ، وكان الدافع لهذه التحركات كلها ما برز من أهمية مصر على الطريق الى الهند ، ومما هو جدير بالذكر أن انجلترا بسطت سلطانها على الجنوب قبل بناء قناة السويس بمدة طويلة •

فقبل قيام قناة السويس رسمت انجلترا معالم الطريق الى الهند عبر مصر وأدخلت بذلك وادى النيل ضمن الطريق التجارى العالمى ، وبهذا دخل الشرق الأدنى لأول مرة منذ قرون فى شبكة خطوط التجارة العالمية ، وفى عام ١٨٤٠ م أقامت ثلاث شركات ملاحية كبرى — فى لندن — اتحاداً وهذه الشركات هي «شركة شبه الجزيرة Peninsular Company» التي تبحر سفنها من انجلترا عبر البحر الأبيض المتوسط الى مصر ، و«شركة شرق الهند للملاحة East India Steam Navigation Company» و «الشركة الشرقية للملاحة Eastern Steam Navigation Company» وأطلقوا على هذا الاتحاد «خطوط الشرق وشبه الجزيرة Peninsular and Orient line» وبذلك اتحدت مصالح السفن البريطانية التي تبحر من الوطن الأم الى البحر الأبيض المتوسط ، والتي تبحر من البحر الأحمر الى المحيط الهندي • وبين هذين الخطين كانت مهمة مصر « بلد العبور » نقل البضائع والحفاظ عليها والاهتمام بها ، وبذلك أصبحت معبرة على طريق الهند الجديدة • وفى عهد عباس الذى

بعد فتح قناة السويس ، اذ واصلت السفن سيرها عبر القناة ، وأصبحت من البحر الأبيض المتوسط الى البحر الأحمر ، الا أن الاتصال عاد ثانية طريق التجارة العالمية ، لأن مصر خرجت منه ، وتخلت عن نقل البضائع وهو الذى وافق على مشروع ديلسببس لحفر قناة السويس — انقطع كان يكره الأجانب ، وكذلك فى عهد سعيد الذى كان صديقا للفرنسيين — انجلترا مربوطة بالهند بطريق بحرى • ومن هنا تأكد لمصر أهمية عالمية جديدة من الناحية السياسية ، ووضح ذلك لانساسة البريطانيين وضوحا لا غموض فيه ، ولا اختلاف عليه ، فبينما كانت الأمور تسير بالنسبة للفرنسيين — كمشيدين للقناة — الى هدف انشاء خط أقصر موصل الى المحيط الهندى ، اهتمت انجلترا بمصر كممنطقة استراتيجية فحاولت أن تخضعها لسيطرتها السياسية ، ونجحت فى ذلك ، فقد احتلت القوات البريطانية مصر عام ١٨٨٢ م ونقدمت فى ظل السفن الحربية ولم تلق مقاومة تذكر •

وعلى مدى الخمسين سنة التالية اهتمت انجلترا بتطوير هذا الجزء من الطريق التجارى العالمى حسب قواعد مدروسة ، وتنفيذ متوال • بافتتاح قناة السويس — التى أعادت لخط المواصلات البحرى القديم من المشرق الأقصى الى أوروبا أهميته كخط رئيسى ، وألبسته ثوب الحياة من جديد — نمت بطريقة تلقائية — أهمية البلاد الواقعة على هذا الطريق ، ولم تكتسب مصر فقط مركزا مرموقا على هذا الطريق ، بل كل البلاد الواقعة على البحر الأحمر بشاطئيه العربى والافريقى • وازدادت أهمية مصر والسودان عندما أقامت انجلترا خطا بين القاهرة ورأس الرجاء الصالح ، وهو يعتبر ثانى خط فى شبكة المواصلات العالمية • وفى أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ثبتت ركيزة مهمة — فى العالم الاسلامى اذ جرى غزو السودان بقيادة كرتشمر فى الفترة من عام ١٨٩٦ م — ١٨٩٨ م •

\*\*\*

بعد أعوام قليلة من اقامة الجزء الجنوبى لخط المواصلات العالمية —

المطريق البحرى الى الشرق الأقصى حيث توجد مناطق المواد الخام — بانث أهميته ، ووضحت استراتيجيته بصورة لم تكن متوقعة • وعندما أنشأت انجلترا طريق القاهرة — رأس الرجاء الصالح دخلت منطقة الشرق الأدنى بجزئها الآسيوى مرة أخرى فى شبكة المواصلات العالمية واتصل هذا الجزء بأوروبا الوسطى بشبكة الامتداد القارى • فبجانب الخط البحرى عبر قناة السويس امتد طريق من وسط وجنوب أوروبا عبر الأناضول ، وبلاد ما بين النهرين ووصل الى الخليج الفارسى •

وقد أكد امتداد هذا الخط البرى الذى وصل استانبول بشبكة خطوط السكك الحديدية وسط أوروبا ، تلك التى لما ينته العمل فيها آنذاك ، فقد بذل على باشا مجهودا متواصلا لتحقيق ذلك ، نتج عنه أن أبرم — بتوجيه منه — فى عام ١٨٦٨م اتفاق بين الحكومة العثمانية وبين هيئة بلجيكية على رأسها بنك « فان در الست وشركاد Van der Elst and Co. » وبمقتضى هذا الاتفاق التزمت الهيئة الخط الذى يخترق دول البلقان ، ولكن ما لبثت هذه الهيئة البلجيكية أن تفككت ، ثم كلف الباب العالى وزير العمل أن يقوم بمشاورات جديدة فى أوروبا حول هذا الموضوع وتوصل هذا الوزير الى اتفاق جديد تعهد بمقتضاه البارون البلجيكى « هيرش Hirsch » أن يمول بناء الخط ويشرف على ادارته مقابل دفع ١٤٠٠٠ فرنكا سنويا عن كل كيلو متر وتمد جمع البارون أموالا كثيرة لتمويل هذا المشروع عن طريق قرض غير حسن ( عن طريق بيع أسهم يجرى سحب الأرقام الفائزة منها ) ولا زال موجودا ومعروفا باسم « يانصيب الأتراك » — بعد زمن قليل باع البارون الامتياز الذى حصل عليه من الباب العالى لتمويل خط البلقان الى شركة نمساوية — ولم يبدأ بتنفيذ البناء الا بعد أن بيع ٧٥٠٠٠٠ ورقة ( سهما ) وكان ثمن الورقة ٤٠٠ فرنكا •

ولم يكد يبدأ العمل فى الخط حتى توقف بسبب قيام الحرب بين ألمانيا وفرنسا فى عام ١٨٧٠ — ١٨٧١ م وبعد الحرب استؤنف العمل غير أنه اختصر طول الخط من ٢٠٠٠ ك م الى ١٢٦٠ ك م • لم يكمل البارون

الخط على حسابه بل تولته الحكومة التركية مقابل التنازل عن بعض مسؤوليات الخط للحكومة التركية، وفي عام ١٨٧٢ انتقلت جميع الالتزامات الى الحكومة التركية التي عهدت الى الشركة النمساوية باتمامه ، وبعد ثلاث سنوات انتهت الشركة من الخط وكانت المسافات كما يلي : استانبول — أدرنة ٣١٨ كم ، أدرنة — فلبه وسارامبا — بلوفو ٢٤٣ كم ، وترنوبا — بامولى ١٠٦ كم والمسافة فى منطقة بوسنة ١٠٦ كم ، وسالونيك — اسكوب ٢٤٤ كم واسكوب — متروفيتس ١١٩ كم •

ارتكب فى تنفيذ هذه الشبكة — المسافة خط الشرق — أخطاء جمة فقد نص فى العقد على تحديد المبلغ الذى يتكلفه كل كم وتحديد نسبة أرباحه دون أن يبين مسار الخط بالضبط ، ولهذا سار فى منحنيات ومتعرجات لا لزوم لها ، واشتهر هذا الخطاً الفاحش بين العامة والخاصة، وصار ندرة يتفككه بها المتفككون حتى أثر عنهم : أن أرباح البارون من منحنى واحد فى خط الشرق الحديدى تقيم له فيلا •

وقامت الحرب بين روسيا وتركيا بعد اتمام المرحلة الأولى من خط الشرق ، وكان من نتيجتها انتفاضة جديدة فى دول البلقان • وقد عهد الى هذه الدول — وبخاصة بلغاريا — فى اتفاقية برلين العمل على مد خط البلقان ووصله بشبكة خطوط السكك الحديدية فى أوروبا ، وفى مايو ١٨٨٣م وضعت تفاصيل هذه الاتفاقية •

وأثناء ذلك ساءت العلاقة بين البارون « هيرش Hirsch » والحكومة التركية بسبب ما أخذ عليه من تلاعب ، وأعطيت امتيازات مد الخط فى الأراضى التركية الى مجموعة من الممولين وعلى رأسهم البنك العثمانى ، وتنازل البارون عن حقه عند الحكومة التركية للبنك الألمانى وعدد من البنوك النمساوية التى كانت قد أنجزت تمويل مشروع خط الأناضول الحديدى • وبهذا أسهم رأس المال الألمانى — لأول مرة — بمبلغ لا بأس به فى بناء شبكة المواصلات البرية العالمية التى امتدت من وسط أوروبا عبر القارات ، وكانت هذه المساهمة نقطة بداية تلتها آخر •

وفى عام ١٨٨٨ تم ربط العاصمة التركية بشبكة المواصلات فى وسط أوروبا وانتهت المرحلة الأولى فى الطريق البرى الكبير ، وعقب ذلك بدأت السياسة الألمانية فى القاء ثقلها فى المنطقة ، باقامة الخط الحديدى فى دول البلقان الذى أسهم فيه البنك الألمانى مساهمة لها وزنها دفعت الحكومة التركية الى مد الخط عبر أراضيها ، وبذلك هيئت الفرصة لقيام خط حديدى عبر الأناضول وتمد استمر العمل فيه من ١٨٧٣ — ١٩٠٦ •

ففى عام ١٨٧٣ م بدأت الحكومة التركية فى اقامة خط حيدر باشا — اسمد — اسكثيهير برأس مال حكومى ، وبد سبع سنوات منح امتياز تمويله للقطاع الخاص ثم أخذه البنك الألمانى فى عام ١٨٨٨ م • وفى عام ١٨٩٦ م • بدىء العمل بمد الخط عبر الأناضول فى المنطقة الممتدة بين اسكثيهير وكونيا ومنها الى بولجولو عام ١٩٠٥ وانتهى من اقامة المسافة الأخيرة فى خط الأناضول فى عام ١٩١٣ • وهى الواقعة بين بولجولو وحلب ولم يبق سوى نفق لم يكن قد تم بعد •

\*\*\*

والى هنا سار الخطان — الخط البحرى الانجليزى عبر قناة السويس والخط البرى الألمانى عبر البلقان والأناضول — فى اتجاهين متوازيين الا أن مصالحهما تعارضت وتقاطعت عندما اتجهت النية الى مد الخط البرى الى بغداد ، لأنهما وان كانا مختلفين فى مساريهما فنهايتهما واحدة ، وكلاهما اتخذ منطقة الشرق الأدنى واسطة العقد وأدخلها فى سلسلة شبكة المواصلات العالمية • وظهر على المسرح الدولى مصالح متعارضة بين الطريقتين العالميين جسمها توصيل الطريق البرى الى بغداد، وأدت هذه الحالة الى تصادم كبير فى الحرب العالمية •

لم يتسبب الطريق البرى الذى أقامته ألمانيا فى خلق نزاع مع انجلترا — بسبب منافسته للطريق البحرى عبر قناة السويس — فقط ، بل سبب قلقا لروسيا أيضا ، اذ أصابها أرق شديد ، وخاصة بعد ما أذيع نبأ مده الى بغداد فان روسيا تعمل جاهدة على مد خط تاجرتها بأى وسيلة

من الشمال الى الخليج الفارسي ، فوصول الخط الألماني الى بغداد سوف يبدد هذه الجهود ، ويحول دون التوسع التجاري الروسي في هذه المنطقة، ورأى المراقبون في بطرسبورج أن أملهم في أن تكون المناطق الواقعة شرق خط بغداد الحديدي — أرمينية ، فارس ، كردستان — تحت نفوذهم يهدده الآن تقدم النفوذ الألماني حتى الخليج الفارسي •

وفرنسا التي كانت لها مصالح هامة في شمال سوريا وصقلية أحست هي الأخرى بالخطر الذي يهدد مصالحها في تلك المنطقة ، وتيقظت على صوت النفير الذي أطلقه مد الخط الى بغداد •

هذا التحرش بين القوى العالمية الذي حركه الاتصال بالشرق الأدنى باتخاذ معبرة لطرق المواصلات العالمية أبان بوضوح أهمية منطقة المشرق الاسلامي ، فظهرت على مسرح السياسة العالمية وأخذت دورا رئيسيا في تحريك الصراع بين لدول الكبرى بعد أن ظلت قرونا مهملة منطوية على نفسها •

ولم ينس أي من القوى العالمية الثلاث التي أقلقها قيام الألمان ببناء خط بغداد ، أن بناءه دعامة تتشد صلب الخلافة الاسلامية المتهاكمة التي كان الاستعداد لورايتها في آسيا يخطط منذ عشرات السنين بل بدىء فعلا في شمال افريقيا • ان النفوذ الانجليزي الذي تمركز في الخليج الفارسي وبدأ يمتد الى داخل المملكة العثمانية في مناطق الجنوب الشرقي ، تعثر امتداده في بلاد ما بين النهرين بسبب بناء خط بغداد ، وأن السياسة الاسلامية التي كان يدعو اليها السلطان عبد الحميد أصبحت قريبة من الناحية الفكرية من مسلمي الهند بعد أن انتهى من بناء الخط وتوصيله الى شاطئ الخليج الفارسي ، وكان ذلك خطرا على انجلترا لأن المسلمين في الهند كانوا يعتقدون أن الخلافة هي حكمة الله في الأرض • أضف الى هذا كله أن خط بغداد اخترق حقول الزيت في الموصل التي اكتشفت آنذاك واقتربت نهايته من المناطق التي كان ينقب فيها الانجليز عن البترول في شمال غرب ايران ، وكانت أهمية البترول تزداد يوما بعد يوم • ولذا

سعت انجلترا بكل الطرق ، بل فجرت كل ما لديها من طاقات لدى الباب العالي لتمنع امتداد الاتصال البرى بين أوروبا الوسطى والهند وبالتالي ، بينها وبين الشرق الأقصى عن طريق خط بغداد •

ورغم هذا — وبعدما تكهنت الدوائر السياسية أن انجلترا تسعى للنتقام فى هذه المسألة — بدأ البنك الألمانى بناء الخط مبتدئاً من الجنوب ، أى من بغداد ، الا أن التنفيذ الفعلى أخذ مجراه عندما أفصحت انجلترا عن رغبتها فى التفاوض ، وجلسوا على مائدة المفاوضات وحاولوا أن يضعوا حدوداً للمصالح المتعارضة فى الحقل المتنازع عليه ، الشرق الأذنى ، وكان رئيس وفد المفاوضات الألمانى « ريتشارد فون كهملمان » مستشار السفارة الألمانية فى لندن آنذاك • ولكن لم يظهر فى الأفق استعداد الدول المعارضة لاقامة الخط البرى بين أوروبا الوسطى والخليج الفارسى فى التنازل عن هذه المعارضة الا بعد أن أعطت الحكومة التركية الدولتين المنافستين لألمانيا — انجلترا وفرنسا — امتيازات ذات أهمية فى منطقة الأناضول ، كما نص فى بروتوكول عام ١٩١٤م على ضمان وتأكيد المصالح الانجليزية على الخليج الفارسى وفى منطقة ما بين النهرين • وفجأة أطلقت الرصاصة فى « سارايفو » التى اغتالت ولى عهد النمسا « فرانس فيرديناند » واندلعت الحرب وعاد المتنازعون الذين اتفقوا منذ وقت قريب على توزيع المصالح فى منطقة الشرق الأذنى مرة ثانية أعداء ألداء •

كانت المسافة التى انتهى منها فى خط بغداد عند اندلاع الحرب ٦٠ كم من بغداد شمالاً حتى محطة اسطبلات ، وفى الشهور الأولى للحرب وضعت قضبان ٦٠ كم آخر وامتد الخط بذلك حتى محطة سامراء وهى مدينة شيعية صغيرة • أما من الشمال فكان الخط — بعد الانتهاء من نفق طوروس — صالحاً للعمل فى اتجاه الموصل حتى نصيبين • وتوقف العمل بسبب العمليات العسكرية التى جرت فى منطقة ما بين النهرين وبقيت مسافة تبلغ ٤٥٠ كم بين سامراء ونصيبين • وحينما وقعت بغداد فى أيدي القوات البريطانية حاولت القوات التركية الألمانية أثناء تقهقرها

الى الشمال نسف كل المنشآت حتى لا يستخدمها الجيش الانجليزى  
فنسفت كل ما يساعد على امداد الجيش بالماء وكذلك خربت الخط الحديدى  
وتركته غير صالح للاستعمال . وعندما احتلت القوات البريطانية القطاع  
الشمالى من منطقة ما بين النهرين شرعوا فى تصليح الخط الحديدى ،  
وبالقضبان التى عثروا عليها فى البصرة استطاعوا مد الخط مسافة ١١٠  
ك م حتى محطة بيجى عند سفح جبل الصمرين وهو يقع على مسافة  
٢١٠ ك م شمال بغداد ، واهتمام انجلترا المتزايد بمد الخط أملت المصالح  
الاستراتيجية فى ذلك الوقت أكثر من رغبتها فى مد الخط البرى فى منطقة  
نفوذها ، فقد ظهر جليا فى المعاهدة المعتمدة فى ١٩١٦ م المعروفة  
بمعاهدة Seikes - Picot فلم يعبر فى طيات مناقشتها على رغبة انجلترا  
فى مد هذا الخط بل بالعكس فم تتغير نظرة انجلترا فى أن هذا الخط  
البرى ينافس الخط البحرى عبر قناة السويس وتبلغ هذه المنافسة نقطة  
الخطورة اذا اتصل بالخليج الفارسى ، وفى هذه المعاهدة اتفقت انجلترا  
وفرنسا — هذا خلاف سياستهما الظاهرة تجاه القوى التى مدت لهما يد  
المساعدة — على تقسيم المناطق الآسيوية الواقعة تحت حكم العثمانيين فى  
حالة سقوط مملكتهم وانتيار تركبا كما نص فيها كذلك على أنه لا يجوز —  
مهما كانت الظروف — تتميم خط بغداد الحديدى ، فيجب أن يحال بين  
وصل الجزء الجنوبى منه بالجزء الشمالى .

ولكن سرعان ما تغلبت المصالح الاقتصادية والمطامع السياسية على  
نصوص الاتفاقية فكان الحرص على المزيد من المكاسب أقوى من الحروف  
المكتوبة فى نص المعاهدة ، ففرنسا — التى كانت طرفا فيها — كانت الدولة  
الأولى التى تقضت ما اتفق عليه فى معاهدة « Seikes - Picot »  
فى عام ١٩٢١م بعد ما وطدت أقدامها فى سوريا — شرعت فى اقامة  
الجزء الشمالى من خط بغداد على طول الحدود الجديدة بين سوريا وتركيا  
مارا بنصيبين . وكانت تهدف بذلك الى مد الخط حتى الموصل آملة أن  
يتصل بشبكة خطوط السكك الحديدية العراقية وبذلك يربط بالجزء الجنوبى  
لخط بغداد .

ولم تقف إنجلترا مكتوفة الأيدي أمام هذا المشروع الفرنسي فعملت جاهدة على الحيلولة دون وصول هذا الجزء الشمالي بخط بغداد ، ففى منطقة نفوذها — كوصية على الدولة العراقية الحديثة — أهملت الخط الواقع شمال بيضى بحجة أنه لا يدر ربحا وبذلك لم يتحقق الهدف الذى أرادته فرنسا من المشروع •

وتمضى عجلة التاريخ ويتخلص العراق من الوصاية وتنتحرر الدولة العراقية من القيود الانجليزية وكان أول عمل تقوم به الحكومة العراقية — التى لم تعد تأتمر بأوامر إنجلترا — أن استجابت لالاح الدوائر الاقتصادية الشمالية ، فقررت اصلاح المسافة المخربة فى الخط وأن توصل المنطقة الجنوبية بالشمالىة أى تمده فى المنطقة الباقية فى الوسط ، وفى ٢٠ نوفمبر ١٩٣٦م وضعت أول غضبان لمد خط بغداد حتى الشمال وبمد هذا الخط أصبحت بغداد مربوطة بئى كوتشك آخر محطة على خط الأناضول وبهذا انتهى الخط البرى العالمى الذى ربط وسط أوروبا بالخليج انفارسى وجاوزه الى الشرق الأقصى •

لقد اعترضت اقامة هذا الخط البرى صعوبات على مدى عشرات السنين فأهمل فى أعقاب الحرب العالمية لتدهور العلاقة بين بغداد وأنقرة بسبب تقويض المملكة التركية الكبرى وخمود توسع أوروبا الوسطى تجاه الجنوب الشرقى ، ولكن ما لبث أن تغير الوضع حينما كمل الخط ، فباكتماله استعاد أهميته مرة ثانية ولفت النظر الى الجنوب الشرقى عبر دول البلقان والشرق الأدنى • كانت الدوافع التى حملت المختصين الى الاهتمام باتمام الخط متعددة الجوانب :

١ — استؤنفت العلاقة بين بغداد وأنقرة وتحسنت فتطورت الى صداقة بين البلدين •

٢ — زادت الأهمية الاقتصادية لأوروبا الوسطى فى تركيا الحديثة وفى الشرق الأدنى •

٣ — الوضع الجغرافى لتلك المنطقة التى كثيرا ما ذكرها قيصر ألمانيا فى أحاديثه عن الإسلام والمنطقة الإسلامية •

كان لهذه العوامل كلها أثر فى استكمال الخط وتجهيزته للاستعمال ،  
وعليه فقد عادت المناقشة مرة أخرى حول أهمية الخليج الفارسى والشرق  
الأدنى ، تلك المنطقة التى كانت تتصارع عليها القوى الكبرى قبل الحرب ،  
عادت بعد أن اختفت ألمانيا وانحسر نفوذها عن المسرح السياسى فى  
هذه البقعة •

ان انطواء السياسة التركية أثناء القرون الماضية هياً لتزكيا سيطرة  
كاملة ( جعل لها الكلمة الأولى ) على الشاطئ الشرقى للبحر الأبيض  
المتوسط فأقامت حاجزا عليه من آسيا الصغرى حتى مصر فعزلت بذلك  
منطقة البحر الأبيض عن الشرق الأوسط والأقصى ، وازدادت قوة هذا  
الحاجز — الذى أفقد البلاد الواقعة وراءه أهميتها السياسية — بحاجز  
طبيعى : الصحراء السورية التى فصلت بين شاطئ البحر الأبيض المتوسط  
وبلاد ما بين النهرين • وتأكد للمراقبين آنذاك أن وجود المملكة الاسلامية  
الكبرى — وان اعترافها الضعف وتساقتت بعض أطرافها — عقبة فى طريق  
الخط البرى العالمى الثالث من شواطئ البحر الأبيض المتوسط عبر بلاد  
ما بين النهرين متجها الى الخليج الفارسى فى فرع والى ايران وتركستان  
فى آخر •

لقد وجدت مشروعات لحياء الخط قبل الحرب اتسمت بالطابع  
البريطانى وكان القصد بها خدمة مصالح انجلترا التى ثبتت أقدامها آنذاك  
على الشاطئ السورى الفلسطينى رغم احتفاظ الباب العالى بسيادته  
هناك ، فكان هدف السياسة البريطانية وضع مراقبة الطريق الى الهند  
فى يد انجلترا — وخاصة فى تلك المنطقة — وقد وضح ذلك جليا للمهتمين  
بسير الأحداث فى الشرق الأدنى وبلغت مرادها بعد الحرب بسقوط  
الخلافة العثمانية وبعد خداع العرب فيما وعدتهم به وهو الاستقلال  
ان هم أعلنوها على ضرب تركيا واسقاط سيادة الباب العالى •• وعندما  
نفذت بريطانيا سياستها المرسومة وبعد أن تطورت هندسة السيارات  
والطائرات وأصبحتا صالحتين للنقل — كوسيلة ميكانيكية للتغلب على

الصحراء السورية — دبت الحياة بشكل غير متوقع فى خط المواصلات  
العالمى الثالث •

قضت معاهدة « Seikes - picot » — التى سبقت الاشارة اليها — على جهود ألمانيا قبل الحرب فى اقامة شبكة المواصلات البرية « الطريق البرى الى الهند » وهدمت المشروع هدمًا نهائيًا وفى الوقت نفسه اعترفت بضرورة تأمين النفوذ الانجليزى فيما بين الشاطئ الشرقى للبحر الأبيض المتوسط وبلاد ما بين النهرين ، تجد هذا الاتجاه فيما تلاها من معاهدات ، فقد ووفق فى معاهدات السلام التى عقدت فى « فرساي » و « لوزان » — وبالأخص فى اجتماع « سان ريمو » — على فرض الوصاية الانجليزية على بلاد منطقة عبور الخط البرى ، من الشاطئ الفلسطينى عبر جبال الأردن حتى العراق ، وبذلك اعتقدت انجلترا أن هدف الحرب قد تحقق ، فبدأ « الطريق البرى الى الهند » مؤمنًا فهو لا يمثل خطرا الآن على المصالح البريطانية ، ويمتد هذا الطريق فى منطقة اجتازتها — وما زالت — القوافل منذ الأزمان الغابرة تلك القوافل التى كانت ترحل من مصر الى سوريا وبلاد ما بين النهرين ، وكانت قبل الحرب محل بحث ، اذ طرح مشروع اقامة شبكة مواصلات زعم أنها تسمى « السكك الحديدية البريطانية » وكان القصد منها ربط مصر والبحر المتوسط بالخليج الفارسى بخط مباشر •

ففى تسعينات القرن التاسع عشر حصلت هيئة انجليزية على امتياز لمد خط حديدى يربط حيفا بدمشق ويتجاوزها مارا عبر الصحراء السورية الى بلاد ما بين النهرين وفى الناحية الأخرى يوصل هذا الخط بشبكة الخطوط الحديدية المصرية عن طريق سيناء كى يربط بصريق القاهرة — رأس الرجاء الصالح • وبجانب هذا المشروع الانجليزى كان هناك — قبل الحرب أيضا — المشروع الفرنسى بتكوين شركة عثمانية للسكك الحديدية لانشاء خط بين حماة ودمشق وما وراءها Société Ottoman du Chemin de Fer Damas Hamah et Prolongement

وكان يرمى الى ربط طرابلس ببغداد عبر حمص ودير الزور على نهر الفرات ثم يعبر وادي الفرات الى بغداد •

ولم ينفذ كلا المشروعين بينما وصلت حيفا بشبكة الخطوط الحديدية المصرية أثناء الحرب ، فقد أقيم خط حديدى فى سيناء على طول شاطئ البحر الأبيض المتوسط •

ورغم هذا فقد اتسمت تحركات انجلترا السياسية بطابع الرغبة فى السيطرة على هذه المنطقة كمعبرة الى الهند ، حاولت قبل الحرب بعشر سنوات أن تمهد سياسيا لمشروع الخط البرى البريطانى الذى يمتد من البحر الأبيض الى الهند عن طريق الخليج الفارسى ، فاستعانت على اسقاط الخلافة العثمانية بالمغرب ، أظهرت الود لهم فى سوريا وفلسطين وأنشأت ترابطا بينها وبين القبائل العربية ، وكذلك بينها وبين الشريف فى مكة • وعكف الدبلوماسيون البريطانيون — منذ أن قبلت ملكة انجلترا لقب امبراطورة الهند فى عام ١٨٧٤م — على دراسة تطوير مشروعات المعبرة الانجليزية الى الهند واستمروا فى هذا دون أن يصيهم ملل أو يعتربهم وهن • وكان وقوف انجلترا ضد الألمان أثناء اقامة خط بغداد حلقة من حلقات تلك السياسة المرسومة لفرض النفوذ البريطانى على تلك المنطقة وبلغت انجلترا مرادها بالانتصار فى الحرب العالمية واسناد الوصاية لها على الشرق الأدنى • فى هذا الوقت — حين سمح الوضع السياسى بوضع المشروع الهندسى الموضوع قبل الحرب موضع التنفيذ — حققت هندسة السيارات نجاحا كبيرا ونافست السيارة القطار فى مجاليه : نقل المسافرين ونقل البضائع •

كان قرار الحكومة البريطانية فى ابريل عام ١٩٣٧ م برصف طريق للسيارات بين فلسطين وبغداد يحمل فى نفس الوقت المعدول عن مشروع « المسكك الحديدية الانجليزية » عدولا نهائيا •

كان ابتداء هذا الخط حيفا ، ويمر بالناصرة متجها الى الحدود الفلسطينية عند جسر المبانى ومن هناك يتجه عبر شرق الأردن مارا باربد

والمفرق ويخترق الحدود العراقية الى رطبة والرمادى على نهر الفرات وقبل أن يبدأ العمل فى هذا الخط عبد فى سنوات ما بعد الحرب خط صحراوى يربط حيفا ببغداد وقرب بغداد عاصمة العراق من البحر الأبيض المتوسط بحيث يستطيع الانسان أن يقطع تلك المسافة فى نهار يوم ، وعبرت السيارة الشاطيء السورى أيضا لأول مرة أثناء الحرب وكان قبل ذلك طريقا للقوافل فقط . ولتنشيط حركة المواصلات على هذا الخط دفع البريطانيون فى عام ١٩٢٣ م ، بسيارات عمومية « أتوبيسات » تعمل بانتظام بين بغداد ودمشق ، وانزال الاخوة النيوزيلنديون « Nairn » سيارات على الخط وما زالت « أتوبيساتهم البولمان » تجوب الخط جيئة وذهابا الا أنهم لا يستعملون طرقا مرصوفة ، ولا معبدة بل يسيرون فى طريق وعر ، وهو يتحلل أثناء المطر الى وحل — وكثيرا ما يحدث ذلك — مما يضطرهم الى تحويل مسارهم ، وبذلك تتأخر السيارات ساعات وربما أياما .

وفيما بعد — أى فى السنوات التالية لسير هذه الخطوط — قام عمال الطرق بتعبيد المناطق الشديدة الوعورة تعبيدا مؤقتا ، ثم ما لبث أن استبدل كله بطريق رصف رصفا حديثا ، وأصبحت السيارة تقطعه من بغداد الى شاطيء البحر الأبيض المتوسط فى ١٢ ساعة ، بينما كانت تقطعه القوافل فى العصور السالفة فى ثلاثة أسابيع .

واتصلت بغداد بطرق مواصلات بنيت على أحدث طراز ، طريق يصلها بالخليج الفارسى ، وآخر يصلها بالمرتفعات الايرانية ، ومن ثم أصبحت طهران — عاصمة ايران — مربوطة بطريق قصير جدا بمنطقة البحر الأبيض المتوسط وبأوروبا ، ولكن اذا اتجهنا شرقاً نجد طريقا قديما — هو طريق القوافل الذى مهدت بعض أجزائه للسيارات — يمتد الى تركستان وأفغانستان وبلوخستان والهند . ومن يسير فى هذا الطريق موليا وجهه صوب أعماق آسيا الوسطى يلاحظ أن حركة المواصلات لا تنقطع .

وهكذا أصبحت حيفا تمثل ميناء فارسيا على البحر الأبيض المتوسط  
فهى مصب الطرق التجارية القادمة من أعماق آسيا البعيدة المتوجهة الى  
العالم ولم يكتسب هذا الخط الثالث للمواصلات العالمية أهميته من الاتجاه  
المنحدر من أواسط آسيا الى المشاطىء فقط — هذا الاتجاه أثر فى تحويل  
مقادير منطقة المشرق الاسلامى أكثر من أى شىء آخر — بل أيضا من  
الاتجاه الآخر ، فقد فتح أسواق المشرق للبضائع المصدرة من الغرب  
بعد أن كانت — حتى ذلك الحين — منطقة نفوذ روسية ، كانت أسواقها  
مربوطة فقط — عبر القرون الماضية — بشبكة المواصلات الآسيوية الواقعة  
شرق روسيا •

\*\*\*

ولم يحتل العالم الاسلامى مكانا أسمى ولا أوضح أهمية ولا أحسن  
وضعا مما ناله عندما أقيمت شبكة مواصلات جوية من أوروبا الى المشرق  
الأقصى ومنها الى وسط وجنوب افريقيا ، فقد احتلت مصر المكان الأول  
فى عالم المواصلات الجوية والنقل بالطائرات ، لأنها نقطة ربط فى هذا  
المجال ، ولم ينل بعد أى مكان فى العالم مثل هذه الدرجة • فشركات  
الطيران الانجليزية والفرنسية والألمانية والهنديّة والايطالية مهدت طريقا  
جويا فى سنين ما بعد الحرب عبر المشرق الأدنى ، وربطت أوروبا بالشرق  
والجنوب مارة بهذه المنطقة وناقسوا بذلك المخطوط البحرية عبر قناة  
السويس • وأصبحت البلاد الاسلامية ركائز الطريق الجوى الى الهند  
واستراليا والمشرق الأقصى وجنوب افريقيا •

فى السنين الأولى التى أعقبت الحرب كانت طائرات «السلاح الجوى  
الملكى Royal Air Force» تنقل بريد الجيش الانجليزى من الموانىء  
الشرقية للبحر الأبيض المتوسط ومن مصر الى بلاد ما بين النهرين مخترقة  
أجواء الصحراء السورية وكانت هذه بداية صغيرة فى حجمها غير منتظمة  
فى مواعيدها، تطورت فيما بعد الى شركة الطيران الانجليزية «المخطوط الجوية  
الملكية Imperial Airways Ltd.» التى تأسست فى عام ١٩٢٤م واتخذت  
أول طريقها الجوى الكبير عابر القارات من لندن الى الهند ، وفى ١٩٢٩م

وضع لها أول جدول ينظم مواعيد قيامها ووصولها • وفى عام ١٩٣٥م تجاوز هذا الخط الهند الى أستراليا وكان يقوم برحلتين فى الأسبوع • وفى صيف عام ١٩٣٧ م كانت الطائرة تقطع المسافة : لندن — القاهرة فى ٣٦ ساعة ، حسب الجدول الزمنى الموضوع لها ومن القاهرة الى الهند فى ٤٨ ساعة ، ومن لندن الى سنغافورة فى ٦ أيام ومن لندن الى أستراليا فى ٨ أيام • وكانت بريسيان نهاية هذا الخط ، حيث نقطة الاتصال بالخطوط الداخلية لأستراليا •

فى الاسكندرية تفرع من الخط المتجه الى الهند فرع آخر اتجه الى جنوب افريقيا حدد له جدول الطيران رحلتين فى الأسبوع • منذ عام ١٩٣٧م والجدول الزمنى للرحلة من لندن الى يوهانسبرج ٧ أيام •

أما شركة الطيران الفرنسية « إير فرانس Air France » فقد أنشأت خطا بين فرنسا والهند الصينية مارا بمنطقة الشرق الأدنى ويعتبر من أهم خطوط شبكة المواصلات الفرنسية ، فهو يبدأ من مارسيليا الى سوريا مارا بايطاليا واليونان وطرابلس فى سوريا ، ومن طرابلس يواصل الطيران الى بغداد ويوشير وكراتشى ثم يتقاطع مع الخط البريطانى الى الهند ويواصل سيره الى رانجون وبانكوك وسايجون وهانوى فى الهند الصينية الفرنسية •

ويتلو الهولنديون الفرنسيين والانجليز ، فقد أسسوا شركة طيران تحت اسم «الخطوط الجوية الملكية الهولندية Koninglijke Luchtvaart Maatschappij ورمزوا لها — اختصارا — بالحروف « KLM » وكانت طائرات هذه الشركة تقوم برحلتين أسبوعيا من لاهاي الى المستعمرات الهولندية فى آسيا ، واتخذت مسارها كما يلى : أثينا ، الاسكندرية ، بغداد ، البصرة ، كراتشى ، جيبور ، الله آباد ، كلكتا ، رانجون ، بينانج ، سنغافورة ، بتافيا ، باندونج • وهناك تلتحم مع شركة الطيران الهندية الهولندية •

وتتخذ الشركة الايطالية « Ala Littoria » خطها الجوى من ( ٤ — الاسلام قوة الغد )

إيطاليا إلى المستعمرات الإيطالية في شرق أفريقيا عن طريق مصر • أما شركة « لوفتهانزا Lufthansa » الألمانية فقد وضعت ضمن برنامج انشاءاتها الاستعداد لاقامة خط طويل إلى شرق آسيا يبدأ من برلين إلى الصين ويمر بأثينا ورودرس وحيفا وبغداد وطهران وكابول •

والى جانب هذه الخطوط الكبيرة — التى تخترق العالم من الغرب إلى الشرق — التى أنشأتها شركات متعددة يوجد خطان كبيران من الشمال إلى الجنوب وهما موسكو — تفليس ، وموسكو — كابول ، هذان الخطان — لأسباب سياسية — لم يجدا سبيلا لامتدادهما ولم يتصلا بعد بالخطوط الممتدة من الغرب إلى الشرق • وتلعب المنطقة الإسلامية بالنسبة لهما أيضا دورا أساسيا غاية فى الأهمية •

انحصرت أهمية منطقة شمال أفريقيا — التى هى جزء من العالم الإسلامى — فيما مر من العصور على موقعها من الساحل ، وفيما تؤديه عادة بلاد الشاطئ من خدمات ، وبعد أن تطورت المواصلات التجارية عابرة القارات — بنوعها : السيارات والطائرات — احتل شمال أفريقيا مكانة فى سلسلة الطرق وأصبح معبرة إلى وسط أفريقيا فقد انطلقت السيارات ( الأتوبيسات ) الفرنسية من الجزائر فى خطين عبر الصحراء الكبرى — تماما كما فعلت الشركات الانجليزية فى منطقة الصحراء السورية — متجهة صوب الجنوب ، وفى أيام قليلة يأخذان مسارهما إلى المناطق الحارة فى قلب أفريقيا • وبجانب هذين الخطين للسيارات يوجد خطان جويان أحدهما لشركة « إير فرانس Air France » يبدأ من مارسيليا إلى المستعمرات الفرنسية عند خط الاستواء الأفريقي مارا بالجزائر والصحراء الكبرى • وأما الآخر فبلجيكي يعمل على الطريق بين بروكسل والكونغو البلجيكي •

مما لا شك فيه أن أهمية هذه الشبكة الجوية عابرة القارات — التى تخترق أجواء الشرق الأدنى والأوسط — لم تزل محدودة فى الوقت الحاضر ، فلم تستطع الطائرات بعد — حتى فى سرعة تقدمها هندسيا —

أن تنافس القطار ، وكذلك لم تستطع بعد — من باب أولى — منافسة رحلات السفن على الطريق البحري من الغرب الى الشرق • ولكننا نقف على أبواب ثورة عارمة فى عالم المواصلات ، فتطور الخطوط الجوية فى العشر سنوات الأخيرة ينبئ بأن الجولة ستكون لها ، فبينما كانت ترسل الطائرة — قبل ١٠ سنوات — ذات المحرك الواحد والمقاعد الأربع ارسالا عشوائيا ( أى بدون جدول زمنى ) فى رحلة كانت تتسم بالمغامرة ، أصبحت الآن ترسل بجدول زمنى محدد ، حاملة ٣٠ راكبا وكثيرا من أطنان البريد ، ولا يشك انسان فى أن الرسائل البريدية سترسل — بعد وقت قصير جدا — كلها بالطائرة الى أماكن بعيدة ، وقد لاح فى الأفق بوادر هذا التكهن فقد تعهدت هيئة بريد الامبراطورية فى صيف عام ١٩٣٧ م • بارسال جميع خطابات الامبراطورية البريطانية من الوطن الأم الى مناطق النفوذ والمستعمرات والمناطق الموضوعة تحت الوصاية أو الحماية (وبالعكس) بالطائرات دون رفع سعر الرسوم البريدية • وأبرم بذلك اتفاق دخل فيه كثير من البلاد الاسلامية ذات السيادة ، فمصر — على سبيل المثال — أصبحت — بانضمامها لهذا الاتفاق — متصلة يوميا بالبريد الجوى بوسط وغرب أوروبا •

لا تستطيع الطائرات حمل أشياء كثيرة وهذا وان كان نقصا فى سبل المواصلات الجوية بالنسبة لغيرها تعوضه السرعة الفائقة للطائرة التى أصبحت بالنسبة للشرق الأدنى عنصرا جوهريا أثر فى كل شىء فيه ، فقد صغر حجمه بواسطة الخطوط الجوية مما جعل سكانه لا يشعرون بالوحدة ، وقد تعمق هذا الشعور فيهم بدرجة لم تحدث من قبل • والمسافات التى كانت تقطعها القوافل — الممتدة فى الطول امتدادا لا نهاية له — على ضوء الأقمار فى أسبوع تطويها الطائرة اليوم فى ساعات • وجمنة القول ان الطرق الجوية العابرة للقارات غيرت المناطق الكبيرة ونظامها تغييرا كاملا وأزالت الحواجز الطبيعية — الجبال والصحارى — التى وقفت قرونا عقبة فى طريق المواصلات •

ان دخول العالم الاسلامى مرة أخرى فى حركة المرور الدولية له أهمية كبرى وأكثر منه أهمية التماسك الداخلى للدول التى قامت حديثا فى الشرق الأدنى وتطور التقارب بين هذه الدول •

لو استعرضنا وسائل المواصلات فى أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين فى هذه المنطقة الاسلامية ووضعنا بجانبه ما وصلت اليه اليوم لظهر من النظرة الأولى مدى التغيير الذى طرأ على المنطقة وخاصة منذ أن خطت السيارة ذات المحركات « أوتوموبيل » خطوات واسعة فى هذا المضمار •

ففى مدى سنوات قليلة تخاضت الدول الاسلامية من القيود التى فرضتها الطبيعة عليها ، واكتسبت قوة فى هذا المجال ، ما كان يستطيع أحد قبلك عشرين سنة أن يحلم بها ، وكان لهذا التقدم الآلى آثار بعيدة المدى ، ففى الأقاليم التى يكون الاتصال بين سكانها المتناثرة هنا وهناك يكاد يكون معدوما بسبب وعورة جبالها أو مشقة اجتياز صحرائها التى لا ماء فيها ولا خضرة يأخذ التفكير فى التغلب على هذه الصعوبات بالدرجة الأولى من اهتمام الدولة كى ترسى القواعد الأولى فى المحافظة على كيانها وسلامتها وتقوم بواجبها فى تقديم الخدمات للمجتمع وتتمكن من الاسهام فى عمل ايجابى مع الدول المجاورة سياسيا واقتصاديا •

ففى الممالك الاسلامية التى كانت قبل الحرب - تركيا القديمة وايران - عاش الناس داخل المملكة الواحدة منفصلين عن بعضهم بمسافات لا يمكن قطعها بسهولة ، وكلما كان الاقليم بعيدا واقعا على أطراف المملكة كثرت فيه الثورات للخروج على الدولة ، وقوى فى الناس طبيعة المقاومة ضد السلطة المركزية ، وفى هذا الجو تنمو وتتطور النزعة الاقليمية ، فاهتمام السكان منحصر فى اقليمهم ، وأفكارهم لا تتعدى حدوده فلا يلفت انتباههم ما يحدث فى خارج البقعة التى يعيشون عليها ، وتلك كانت ظاهرة عامة - اذا استثنينا المناطق الواقعة على الشاطئ - فالاهتمام بسبل الحياة فى العالم الخارجى معدوم وتتبع الأحداث العالمية لا وجود له ، فهم لا يعرفون شيئا عن التقدم الذى تحرزه

المجموعات البشرية الأخرى فى عالم الحضارة ، ولا يصل الى سمعهم أخبار الاكتشافات العلمية بل لا يبلغون بالاتفاقات الدولية التى تقرر مصيرهم — سواء أكانت على مستوى الفرد أو مستوى الشعب — الا بعد زمن طويل — وغالبا ما تترتب عليها نتائج قاسية بالنسبة لمستقبلهم — فالى أن يصل أخبارها اليهم عبر الصحارى والجبال يكون التنفيذ قد أخذ طريقه ، ولا يستطيع أحد الفكك منه •

ولهذا استهدفت جهود دول الشرق الاسلامى الكبرى فى زمن ما قبل الحرب النهوض بأقاليمها ، لقد عادت المواجهة مرة أخرى مع العالم الغربى بدخول تلك المنطقة فى حركة المواصلات العالمية فازدادت أهمية المنطقة الاسلامية ، وطمع فيها الطامعون وتكالب عليها الاستعمار الغربى وفتتها بهجومه المتواصل وأصبح يمثل خطرا ، دفع الحكومات الاسلامية الى الاهتمام بنهضة أقاليمها — باقامة طرق مواصلات ، والقيام بخدمات اجتماعية — وفرض الرقابة عليها (حتى لا تقع فريسة هذا العدو الزاحف عليها بأساليب حديثة ووسائل فتاكة ) ولكن هذا الطموح كان محدودا وضيقا ، فشبكة المواصلات آنذاك اشتملت على وسيلة وحيدة سريعة ألا وهى السكك الحديدية التى تعلقت الآمال بها فى نهضة البلاد وتطورها ••• ولم يكن فى الخزانة ما يكفى لاقامة هذه الشبكة ، فاتجهت الأنظار الى الممولين الأجانب وهم يعكفون على خدمة أهداف سياسية جندوا لها ، وعليه فقد رسموا مخططا استعماريا مفاده حل الأقاليم الواقعة على حدود المملكة الاسلامية من سيطرة الحكومة المركزية واخضاعها لسيطرتهم ونفوذهم ، وممارسة أعمال الرقابة على تلك الأقاليم ، ولهذا حاول الممولون أن يمنعوا بناء الخطوط الحديدية — أو يضعوها فى برنامج اقامة شبكة المواصلات — التى لا تخدم هدفهم المرسوم ، وهكذا أقيمت معظم الخطوط — التى بنيت قبل الحرب فى تركيا بمساعدة قروض أجنبية — بشروط سياسية واقتصادية مجحفة ، ومدت حيث يكون الأمر مرضيا للممول وحيث يعتقد أن الظروف ملائمة له • وانطلاقا من هذا المفهوم ظلت منطقة الأناضول الشرقية معزولة عن استانبول لم توصل بخط حديدى ، لأن

روسيا رغبت فى ذلك ، فهى تطمع فى الاستيلاء عليها . وخدمت شبكة الخطوط الحديدية فى سورية وفلسطين — التى أقيمت برأس مال فرنسى — النفوذ الفرنسى فى البلاد الواقعة على الشاطئ الشرقى للبحر الأبيض المتوسط ، كما حملت معها ضعف قوة الحكومة المركزية التركية .

ولم يكن هناك سوى خط واحد أقيم لهدف رمت اليه الحكومة التركية ، خط الحجاز ، فقد أقامته الحكومة لربط الأجزاء العربية — حيث تقوم الثورات ويكثر المتمردون على السلطة العثمانية — بمنطقة الأناضول التى هى جزء من الوطن الأم . كما كان هو الخط الوحيد الذى لم يقيم بمساعدات أجنبية ، فرأس ماله وطنى من موارد الوقف ، وإدارته وطنية ، وكانت القطارات تسير عبر الصحراء الموحشة الى الجنوب حيث الأماكن المقدسة ، يقودها سائقون مسلمون ويعمل عليها محصلون مسلمون أيضا .

لقد استمر العمل فى بناء هذا الخط من عام ١٩٠١ حتى عام ١٩٠٨ م وتوقف عند المدينة المنورة لأن الخامات استنفدت وموارد المال نصبت ولم يكمل المشروع الذى كان مقدر له أن يربط مكة وميناءها جدة بالباب العالى . حاولت بريطانيا أن تمنع ربط استامبول بالبحر الأحمر وكان لمكايدها السياسية أثر فى فشل المشروع ، الا أنه لم يكن السبب الوحيد فى توقف العمل فى مد هذا الخط بل ساندته عامل آخر يتعلق بالايراد ، فالقطار يخترق مناطق غير أهلة بالسكان ومناطق الواحات وسكانها لا يرحلون ، ولهذا قل ايراده وبالتالي لم يحقق ربحا .

وفى أثناء الحرب العالمية دمرت انجلترا الجزء الجنوبى من خط الحجاز ، وبعد الحرب فقد أهميته الاستراتيجية فلم تعد هناك الدولة العثمانية التى أرادت به ربط المناطق النائية بمركز الخلافة . ورغم هذا فقد استؤنف العمل فيه بعد الحرب ، ففى جزئه الشمالى بين دمشق وعمان — عاصمة الأردن — كان يسير يوميا بعض القطارات ، أما الجزء الجنوبى بين عمان ومعان فكان يسير قطار واحد فقط أسبوعيا ولم تعد المنطقة بين معان والمدينة المنورة — الواقعة تحت سيطرة ابن سعود — صالحة للعمل .

إن التقارب بين البلاد العربية أصبح ضرورة ملحة بعد الحرب العالمية دفعت الى التفكير فى إعادة تشغيل خط الحجاز واتمامه ، فقد نوقشت هذه المسألة فى المؤتمرات الاسلامية التى عقدت على مستوى عالمى فى مكة عام ١٩٢٦ م وفى القدس ١٩٣١ م ورغم أنها استغرقت كثيرا من نقاش المؤتمرين ودرست باستفاضة لم يصلوا الى قرار •

وأهم هذه المؤتمرات مؤتمر خط الحجاز الذى افتتح فى خريف عام ١٩٣٥ م ، فقد اشترك فيه ممثلون عن سوريا وفلسطين وشرق الأردن والعربية السعودية وعلى مائدته وضعت الحقائق التالية أمام المؤتمرين :  
الجزء الواقع فى سوريا وفلسطين وشرق الأردن صالح للاستعمال وحالته تسمح باستئناف سير القطارات ، ويقدر لاصلاح هذه الأجزاء مبلغ ٢٠٠٠٠٠٠ جنيها ••• ولكنهم لم يصلوا الى قرار يبين كيفية جمع هذا المبلغ ••• وبعد فشل هذا المؤتمر درست حكومة العربية السعودية الأمر ، وانتهت الى وضع خطة لتمويل هذا المشروع منطوقها تأسيس شركة اسلامية مساهمة تتسلم ادارة الخط من الدول التى تمر فيها وتعمل على تكميله الى مكة وجدة ، وشاركت جهات أخرى السعودية فى اتجاهها نحو ضرورة اتمام الخط ، فالدوائر التجارية فى دمشق أبدت اهتماما كبيرا لذلك وأظهرت استعدادها لتدبير المبالغ اللازمة ، وأبدت الدوائر المصرية والعراقية رغبتها فى تدبير ما ينقص وكذلك الهنود المسلمون — وهم نشطون فى النواحي الدينية — عرضوا مساعداتهم •

\*\*\*

قامت دول قوية حديثة فوق الأنقاض السياسية التى خلفتها الحرب العالمية ، وتمكنت هذه الدول من تطوير شبكة المواصلات فى العالم الاسلامى ولم يكن الدافع لهذا التطوير مصالح المولدين الأجانب — كما كان قبل الحرب — بل رغبة اقليمية فى النهوض بالبلاد ، واندفعت هذه الدول الحديثة فى هذا المجال بقوة هائلة واردة لا تعرف اللين ، ولا ترضى بالحلول الهزيلة ، وكان غايتهم تأمين الاستقلال الذى حصلوا عليه والمحافظة على كياناتهم الجديد وتطويره •

وتعتبر تركيا الحديثة — بقيادة كمال أتاتورك — مثالا حيا فى هذا المضمار ، فقد توصلت الى نتيجة بالغة الأهمية بالمجهود الذاتى رغم ضيق مواردها المالية ، فمنذ قيام الدولة الحديثة حتى عام ١٩٣٦ م بلغ طول الخطوط الحديدية التى أقيمت ٢٦٣٠ كم برأس مال وطنى بلغ ربع مليون جنيتها تركيا • وقد وضع بند فى الميزانية التركية لتمويل بناء السكك الحديدية ، واستمرت الدولة فى تقديم المال اللازم ، ولكن عندما عجز هذا البند عن تقديم ما يطلب من المال ، دعم بقروض كانت كلها تقريبا من أموال وطنية وفى نفس الوقت أعادت الدولة الحديثة الخطوط الحديدية التى أقيمت قبل الحرب الى ملكية الدولة ، وذلك بشراء الأسهم والسندات من شركة خطوط الأناضول ، وأصبحت اليوم كل الخطوط الحديدية فى تركيا ملكا للدولة حتى المسافة الجنوبية فى خط بغداد فهذا الجزء من الناحية القانونية مملوك لشركة تركية وان مول بأموال فرنسية •

من الخطوط الحديدية الجديدة فى تركيا خطوط لها استراتيجة هامة كتلك التى تربط مناطق الفحم بأطراف الدولة البعيدة ، والخطوط التى توصل الموانئ غرب الأناضول بالمناطق الداخلية • وكذلك الخط الطويل الذى يمتد من أنقرة الى مناطق الدولة الشرقية مارا بقيصرى وسيواس • وسوف يربط خط بغداد — الذى يدور البحث الآن حول اتمامه كما ذكرنا — تركيا بالعراق ( لو تم ••• ) ويضفى على شبكة خطوط الأناضول جميعها أهمية كبيرة ، وسيكون سببا فى توثيق العلاقة بين الدولتين — تركيا والعراق — توثيقا طبيعيا يعلو فوق الأطماع السياسية •

ويوجد الآن مشروع مهم جدا — لم يبدأ فى تحقيقه بعد وان كان قد فكر فيه جديا — اقامة خط يربط ميناء طرابزون على البحر الأسود بمدينة أرضوم حيث يتصل بالخط الذى أقيم قبل الحرب • وان تحقق هذا سيكون دافعا لتوصيله الى تبريز الايرانية ، ومن هناك يتصل بالخط الايرانى الذى يقام حاليا ، وبعد اتمامه سيكون هناك خط حديدى

بين ايران وتركيا يحتل مكانا ذا أثر بالغ فى التجارة الايرانية ، اذ سينقل حاصلات ايران الى أوروبا •

\*\*\*

كذلك فى الدولة الايرانية الجديدة ، دولة رضا شاه ، فبعد ما محت الدولة أطلال العهد القديم المتناثرة مضت بعزم لا يثنى على طريق النهوض بالمناطق النائية من المملكة ، فأنشأت شبكة خطوط حديدية أصبحت حديث الناس اليوم ، فاذا ما التقى ايرانيان أو ايراني وأجنبي على سفر ودار حديث بينهما — كما يحدث عادة فى مثل هذه الحالة — سرعان ما ينتقل الى الموضوع الذى يحرك الدولة الجديدة وينال الدرجة الأولى من اهتمامها ، ألا وهو الخط الحديدى الكبير العابر الذى يعد قنطرة مواصلات من الشمال الى الجنوب عبر المجال الايرانى الذى لم يكن مربوطا من قبل ، وسوف يربط هذا الخط بحر قزوين بالخليج الفارسى وبالتالي يربط روسيا بأطراف مناطق نفوذ انجلترا ، ويبلغ طوله ١٥٠٠ كم •

قام رجال الاقتصاد بدراسات طويلة وشاقة لهذا المشروع قبل أن يبدأ العمل فيه دون أن يدركوا أهميته الاقتصادية ، فسخر الناس من هذا المشروع وعارضوه وبنوا — بعمليات حسابية — أن ما يصرف عليه ماله ضائع فهو موضوع وضعا خاطئا من الناحية الاقتصادية ، وكل هذا لم يثن عزم المسؤولين عن المضى قدما فى مد هذا الخط ، فالعمل قائم على قدم وساق ، ووضع القضبان يتقدم خطوة بعد أخرى الى الشمال والجنوب • يستطيع الانسان أن يفهم استراتيجية هذا الخط من كلمة قالها أحد الشرقيين الأذكياء : ان درجة السيطرة على المنطقة تتوقف — بطريق مباشر — على مقدار ما لدى الشعب من حضارة وان حركة المواصلات دليل الحضارة ، بل تخلق حضارة ، ولهذا ينبغى ألا ينظر الى هذا المشروع من الناحية الاقتصادية •

ولم تكن هذه الناحية اطلاقا هدف ذلك الرجل — رضا شاه —

الذى أصدر أمرا باقامته ، أما هدف رضا شاه منه والى أى شىء أراد أن يتوصل من ورائه فيستطيع الانسان أن يفهم أبعاده — فى نفسية الشاه — اذا تحدث مع الايرانيين عن هذا المشروع الضخم الذى أقيم فى ايران المتحضرة ، فسرعان ما يتبين أنه مثال حى لجهود القوى الوطنية فضلا عن أنه رمز للتقدم — تقريبا كخط السيارات السريع « Autobahn » فى ألمانيا — تجاوزت أهميته الغرض الذى أقيم من أجله ، فهو المقياس الذى يقاس به كل تطور فى البلاد وهو موضع قدح الزند الذى وضعت فيه ارادة وشعور المواطن الايرانى ، فاذا ما دار الحديث حول الانجازات التى قامت بها ايران المتحضرة فان الخط الحديدى أول ما يذكر ، رغم أنه لم ينته بعد ورغم أنه أقيمت فى دولة رضا شاه كثير من الانشاءات غيره • وهكذا أصبح سهما يرشد الايرانى الى ساحة النزعات القومية حيث يتأجج الشعور الوطنى ، بل تبوأ مكانا مرتفعا يذهل الايرانيين أحيانا ويضفى عليهم ثوب الخيلاء • ان عزم الشاه على تنفيذ هذا المشروع — الذى كان احدى دعائم النهضة فى بلاده — دليل واضح على أنه ادارى ناجح ، ومصالح عظيم ، وليس هذا فصص بل تبين أنه عالم نفسانى كبير فهم نفسيات شعبه وعرف كيف تحرك ، وهذه ميزة قل أن تجدها عند أحد من الايرانيين غيره • كان بناء الخط الحديدى نداء الشاه الى الشعب الواعى ليوقله ، ودعوة الى العمل وبذل المجهود لبناء الأمة واستعاب الشعب له وسار وراءه ، ومول الخط برأس مال وطنى — كما حدث فى اقامة الخط التركى ، ويمثله أيضا فى الاستراتيجية — فكانت تدفع المصاريف من أرباح شركات السكر والشاى ، وعند ما تبين أن هذه الأرباح لا تكفى — كما لم يكف فى تركيا ما رصد لبناء الخط الحديدى هناك — فرض على كل ايرانى — من الوزير الى الفلاح — أن يسهم بقروشه حسب مستوى دخله ، وأطلق على هذا ضريبة بناء الخط الحديدى •

كان لهذا الخط — قبل أن ينتهى — تاريخه واقتصادياته وهندسته وانسانيته فقد دار البحث بادية ذى بدء للوصول الى قرار حول هندسة

القضبان ، أ تكون عريضة مثل الخط الروسى ، أم ضيقة مثل الخط الهندى ، أو عادية مثل الخط الأوروبى واختيرت هندسة الأخير : لأن شبكة الخطوط الحديدية الايرانية موصلة بالتركية بواسطة الخط الفرعى — الذى تكلمنا عنه سابقا — من طهران الى تبريز ، وبذلك تمتد وصلته الى الخط الأوروبى ، ففى بداية عام ١٩٣٧ م ، زار وفد تركى طهران للتشاور مع الحكومة الايرانية حول تناسق العمل لربط خطى المواصلات الحديدية فى البلدين ببعضهما •

وفى عام ١٩٢٥م عندما تبلور المشروع من الناحية النظرية ركز الشاه تجارة الشاى والسكر فى قطاع واحد ( شركة واحدة ) ورصد أرباحها لبناء الخط • وبعد عامين — عندما ابتدأ العمل — تجمع مبلغ ضخم من هذه الأرباح وضع تحت تصرف الهيئة الممولة ، وأبرمت شركة البناء العالمية — التى أسهمت فيها شركات ألمانية وفرنسية وأمريكية — عقدا مع الحكومة الايرانية للقيام باقامة الخط ، فتعهد الأمريكيون بالعمل من الجنوب ، من ميناء بندر شاه مسافة ٢٠٠ كم الى الشمال • والفرنسيون والألمان الجزء الشمالى من بندر شاه بحذاء المنحنى الجنوبى الشرقى لبحر قزوين • وفى عام ١٩٢٨ ، أسندت الحكومة عملية بناء الخط الى القطاع الحكومى ، وذلك اثر صعوبات مع المقاولين الأجانب ، واستدعى للاشراف بلجيكيون ويابانيون وفيما بعد أمريكيون ، وفى هذه المرحلة دخل تغيير على التخطيط الألمانى للمشروع واختصرت الخطوط فمدت فى مناطق جغرافية صعبة ردم فيها أنفاق كثيرة ودمرت خطوط لمسافات عديدة بسبب الانهيارات الطبيعية ، وفى عام ١٩٣١ م طرأ تغيير جديد على الخطة ، فقد تخلت الحكومة عن قيامها بالبناء لمجموعة سويدية دانمركية — محتذية بذلك حذو تركيا — وعقدت معها اتفاقا دخله تغيير فى عام ١٩٣٣ م ، فتعهدت هذه المجموعة « Kampsax - Konsertium » بأن تتم بناء الخط فى جزئه الشمالى — من بحر قزوين حتى طهران — فى موعد غايته أوائل ربيع عام ١٩٣٧ م وقطاعه الجنوبى — من طهران حتى الخليج الفارسى — أوائل ربيع عام ١٩٣٩ م مقابل أن تأخذ عن

كل متر دولارا ذهباً ، وفى مارس ١٩٣٧ كمل بناء القطاع الشمالى فى الوقت المحدد له واحتفل بافتتاحه • وفى ٢٢ مايو ١٩٣٩ م أسدل الستار على أصعب عملية بناء لخط حديدى فى القرن الحالى •

\*\*\*

ونهجت نهجها — أى نهج الحكومتين الايرانية والتركية — الحكومة العراقية ، فقد استشارتها تجربة الدولتين الكبيرتين فوضعت مشروع بناء الخطوط الحديدية وبدأت بأهمها ، كما عقدت العزم على تكملة خط بغداد فى المنطقة الواقعة فى أراضيها • وبجانب هذا تدرس الدوائر المسئولة مسألة مد الخط — الذى بدىء فيه قبل الحرب — من بغداد حتى خافقن على الحدود العراقية الايرانية وكان مقررا له من قبل أن يصل الى طهران ، ويجب أن يعاد النظر فى هندسة قضبان المسافة التى وضعت قبل الحرب فى هذا المخط لأنها صممت على طريقة الخطوط الهندية ، وهى أضيق من الخطوط الايرانية فلا يمكن لها هذا الوضع أن تتصل بشبكة الخطوط الايرانية الحديثة ، وعارضت الحكومة التركية هذا الاتجاه — وصل بغداد بطهران — وبذلت محاولات للحيلولة دون تحقيقه ، لأن اقامته قضاء على استراتيجىة المشروع الايرانى التركى المزمع اقامته لربط طهران بطرابزون •

ومما يجدر ذكره هنا فى تاريخ شبكة الخطوط الحديدية العراقية أنه فى أوائل عام ١٩٣٧ م نقلت هذه الشبكة من يد الشركة الانجائيزية الى ملكية الدولة •

\*\*\*

بعثت الخطوط الجوية الداخلية التى أنشأتها شركات اسلامية الحياة فى المنطقة الاسلامية وأضفت عليها نوعا من الوحدة السياسية ، فقد اضطلعت هذه الخطوط بخدمات ذات قيمة للخطوط الكبيرة عابرة القارات فضلا عن أنها قربت المسافة بين الدول الاسلامية وربطتها ببعضها ، وكانت شركة الطيران المصرية — والخطوط الجوية المصرية احدى شركات بنك مصر فى القاهرة — على رأسها ، فقد أنشأت هذه الشركة خطوطها

داخل القطر المصرى فغطت البلاد على ضفتى النيل بشبكة خطوط جوية • ثم ما لبثت أن تعدت حدود القطر المصرى وأنشأت خطوطا : مصر - فلسطين ، مصر - سورية - قبرص ، كذلك مصر - العراق ، وكانت الرحلات فى بعض هذه الخطوط يوميا وفى بعضها الآخر ثلاث مرات فى الأسبوع • وفى مدرسة طيران الشركة عنى بتخريج طيارين وطنيين للعمل على خطوط الطيران داخل الشرق •

أما فى العراق فقد وضع مشروع بالاشتراك مع الخطوط الجوية المصرية لإنشاء خط بين الموصل وبغداد والبصرة وأثناء موسم الحج وضع برنامج قامت بمقتضاه رحلات الطائرات الى مكة بصفة منتظمة ، وفى أوائل عام ١٩٣٧ م انتظمت رحلات الطيران على طريق الجنوب العربى بين عدن وحضر موت •

ولم تقم تركيا حتى الآن باتخاذ خطوة ايجابية للاتصال بالخطوط الجوية عابرة القارات - ويظهر أن ذلك راجع الى اهتمامها بتحقيق التفوق العسكرى - فلا زالت خطوطها الجوية محلية تلبي الاحتياجات الداخلية ، ولم تتعد حدود الدولة فخدمتها مستمرة منذ عام ١٩٣٣ م بين استانبول وأنقرة ، ومنذ نهاية عام ١٩٣٤ م بين استانبول وديار بكر ، وتبذل الجهود الآن لاقامة خط بين أنقرة وأزمير • وفى عام ١٩٣٦ م وضع مشروع السنوات الثلاث لتطوير قطاع المواصلات الجوية فى تركيا وأسند الاشراف على تنفيذه الى وزارة العمل التى يجب أن تستعد لاقامة شبكة خطوط جوية ، ورغم الانطواء الحالى للمواصلات الجوية التركية فان اتصالها بشبكة الشرق الأدنى وبالتالى بالخطوط الكبرى عابرة القارات لا يعدو أن يكون مسألة وقت فقط •



كانت الطائرة - وكذا القطار - عاملا من عوامل التقدم فى البلاد الاسلامية فقد هيات المجال لبعث الشعور الاسلامى المشترك ، ولكن لم تبلغ كلتا الوسيلتين - الطائرة والقطار - مثل ما أحدثته السيارة فى

هذا المجال ، اذ أن أثرها كان بلغا في عالم المواصلات ، فالسيارة « ثائر على مسرح سياسة النقل » في الشرق الاسلامى •

وأقرب الأمور توضيحا لهذه الحقيقة أن السيارة ربطت المناطق المتناثرة بشبكة الخطوط الحديدية ، ثم انها أصبحت وسيلة المواصلات السريعة التى تنافس الجمل ، « سفينة الصحراء القديمة » فى مجال سلامة وأمن المسافرين والبضائع ، وتتفوق عليه من ناحية السرعة بمراحل • تطورت السيارات هندسيا فازداد الشعور لدى المسافرين بالأمن والاطمئنان فغزت المناطق المترامية الأطراف واحتلت المركز الأول بين وسائل المواصلات •

ولقد مهدت السيارة طريقها على طرق القوافل القديمة قبل أن يفكر فى تعبيد ورصف طرق لها ، فقد مرت الأولى وتبعتها الثانية ، ثم تتابعت آلاف أخرى من السيارات وبهذا عبت طرق عبر الصحراء والمناطق القاحلة ، ولم تلتزم السيارة التى عبرت تلك المناطق طريقا واحدا مرسوما ، بل كان كل سائق يبحث عن أسهل المناطق عبورا حسب ما تتطلبه سيارته • وليس من المبالغة اذا قلنا ان السيارات عبت الطرق المحلية الكبرى لنفسها ، ثم تناولت الدولة فيما بعد هذه الطرق ببعض التنظيمات والاصلاحات ، فقد أزاحت الحولجز التى كانت تعوق السير ، وأقامت حجارة على الطريق مبينا عليها عدد الأميال ، ووضعت اشارات ترشد المسافر الى اتجاهات الطرق ، وأقامت خطوطا للتلغراف ، وأنشأت محطات على طول الطرق تقدم للمسافر - الذى مهد هذه الطرق قبلا - خدمة للسيارات من وقود واصلاحات وغير ذلك ، وبهذا دبت الحياة فى شبكة المواصلات التى خرجت الى الوجود بطريقة تلقائية وسط الصحراء والمناطق القاحلة ، وأصبحت الدروب التى كانت تجتازها القوافل طرقا للسيارات •

بان للحكومات أهمية حركة المواصلات التى شقت لنفسها طريقا فى الصحراء والمناطق الوعرة فألقت بنقلها هناك حيث لم تستطع السيارات

تعبيد الطريق لنفسها على دروب القوافل وأغنى بذلك المناطق الجبلية فى تركيا والمرتفعات فى ايران وأفغانستان فحوالت تلك الدروب الى طرق للسيارات وأنشأت شبكة موصلات شاملة فى البلاد بلغت الأقاليم المهجورة • ولا يستطيع أحد أن يقدر التقدم الذى حدث فى هذه الفترة القصيرة - فى العشر سنوات الأخيرة - الا اذا سبق له مشاهدة هذه المنطقة قبل الاصلاحات التى جرت فيها ، وفى السنين الأولى بعد الحرب كان المسافرون يصبون لعنائهم على الطرق لرداءتها ، والسير بالسيارة فى المناطق الجبلية مخاطرة لم يقم به الا المغامرون •

ثم تحسنت فيما بعد بعض الشئ ، الا من عدد من المناطق الرديئة على الطريق الرئيسى ، حيث يجبر السائق على تهدئة السرعة تهدئة تبلغ الوقوف كلية أحيانا بسبب القنوات التى تعترض الطريق أو الحفر ، والقناطر المتهدمة والفجوات التى خلفتها المستنقعات • وينفذ اليوم مشروع طريق عبر المناطق الجبلية الايرانية التركية يمتد طوله من عام الى آخر • ومما يلفت النظر ويسترعى الانتباه تجهيزه بامكانيات تمكن السيارة من ارتفاع معدل سرعتها ، وترشده فى الطرق الجانبية اذا انحرف السائق بطريق الخطأ عن الطريق الرئيسى ومال الى طرق جانبية •

تقاربت مراكز الأسواق التجارية - التى هى عصب الحياة - بعد أن كانت مفصولة بمسافات يقطعها المسافر فى أسابيع وتدانى الأقاليم الواقعة على أطراف الدولة فأصبحت فى متناول يد السلطة المركزية فتستطيع أن تبعث بقواتها هنا وهناك فى مدة أقل بكثير من ذى قبل لو حدث تمرد فى أى مكان أو أعلن اقليم عصيانه على السلطة المركزية أو لو بدا فى الأفق خروج على قانون الدولة فى المناطق التى يسكنها البدو أو القبائل الرحل : أصبحت دروب القوافل فى كل مكان طرقا للسيارات ، وحلت السيارات محل قوافل الجمال التى كانت تتقدم على الطريق ببطء متمائلة بحركة منتظمة الى الأمام والمخلف بحيث يظن رائيها أنها تخطو فى متاهات ، حلت محلها السيارات التى تسابق الرياح وتقطع فى ساعات ما كانت تقطعه القوافل فى أيام • ولم تعد رحلة السيارة

فوق الجبال الشاهقة الارتفاع وخلال المناطق الوعرة وعبر الصحراء القاحلة التي لا تجد فيها نقطة ماء مخاطرة ، أو تحتاج الى مهارة من السائق ، بل أصبحت مواصلة عادية تسير فى بعض أحوالها وفق برنامج موضوع محدد • آلاف من السيارات تمر اليوم على طرق العالم الاسلامى الذى كان بالأمس منطقة مغلقة ، وغدا يزيد عددها الى مائة ألف •

انطلقت السيارة من ساحل شمال افريقيا — أو من نهاية الخط الحديدى الممتد الى الجنوب — متجهة صوب الجنوب واخترقت الحزام الصحراوى وتغلّبت على الصحراء الكبرى وتوغلت فى المناطق القاحلة فى وسط افريقيا واجتازت المناطق الحارة فى القارة • عبد طريق على الساحل عبر ليبيا فربط تونس بالحدود المصرية فى مدة لا تتجاوز ساعات • وتقام فى مصر شبكة خطوط على أحدث النظم — وهى مكملّة لشبكة الخطوط الحديدية والخطوط النهرية — حددت استراتيجية الدفاع عن البلاد تصميماتها ورسمت خططها ، ورغم أنها أقيمت لتخدم أهدافا عسكرية فهى تقدم للبلاد منافع جمة فى عالم المواصلات • وكذلك فى تركيا الفتية ، قدمت الطرق الحديثة للسيارات ما عجزت عن تقديمه شبكة الخطوط الحديدية ، فبينما كان فى تركيا عام ١٩٢٣ م طرقا رديئة بلغت ١٨٠٠ كم أصبح لديها بعد عشر سنوات ٣٠٠٠ كم مرصوفة رصفا جيدا ، وصالحة لكل أغراض المواصلات واشتملت خطة السنوات القادمة على ضرورة رصف مسافة تتراوح بين ١٠٠٠ كم و ١٥٠٠ كم سنويا •

وتمتد طرق الى الشرق من موانى الشاطئ الشرقى للبحر الأبيض المتوسط عند الشواطىء السورية والفلسطينية الى تركستان وتجتازها السيارات بجميع أنواعها ، وهنا يبدو واضحا كيف تغلّبت السيارة على غيرها من أنواع المواصلات ، ففى دمشق يستقبل الانسان احداها — على خطوط « Brüder Nairn » التى سبق الكلام عليها — وبعد ٢٤ ساعة يصل الى بغداد ، فهى سيارات ضخمة ملونة باللون الفضى ومجهزة بكل أجهزة الراحة : بوفيه فيه كل ما يحتاجه الانسان وسراير للراحة ، وبجانب هذه السيارات « الأتوبيسات » التابعة لشركة انجليزية يوجد

عدد آخر عربى منافس لها ، فهو أسرع وأرخص فيما يقدمه من كماليات سفرية • هذا فضلا عن عدد كبير من سيارات النقل ذات الحمولة الضخمة وكثير من السيارات الخاصة التى تجازف بالقفز عبر الصحراء • السيارات ؟ ••• لم تعد اليوم مخاطرة بل رحلة متاعبها كبيرة فى وقت الصيف حيث لا تعرف أشعة الشمس المسلطة رحمة ولا شفقة ، ويجب أن تسافر السيارات فى قوافل - حسب تعليمات رجال الأمن - حتى يأمن المسافرون قطاع الطرق فنتبع السيارات الخاصة « الأمنيوس » ••• وتسير القافلة عبر الصحراء ساعات وساعات ، وكل يبحث عن أسهل الطرق فى محاولة لتفادى عقبات الطرق ، مما يباعد - غالبا - بين سيارات القافلة بمسافة الكيلو متر ، ولهذا السبب تبعد أيضا القافلة المتجهة عكسيا بمرمى البصر ، فيتته المرء فى دروب ملتوية ومتشابكة ويرشده الى الطريق الرئيسى سهم وضع على رأس كل ٥ ك م •

ونرى قوافل السيارات آتية من بغداد يتقدمها أحيانا « أتوبيس » عربى مزدحم ازدحاما لا مثيل له ، هيئات ركابه وأشكالهم تعود بالفكر الى الورا ، الى الماضى البعيد ، فهم - وبعضهم حجاج - يجلسون جلسة المتربع على مقاعد « الأتوبيس » ويتلاصقون تلاصقا أثنى بالالتحام من شدة الزحام وتبدو على وجوههم علامات الجلد فى تحمل المشقات والصبر على متاعب السفر • وخلفه سيارة نقل محملة حملا ثقيلًا تنقل بضائع ايران والعراق الى شواطئ البحر الأبيض المتوسط ، ويمر القطار مسرعا ويلوح الركاب محيين ثم ما يلبث أن يختفى خلف التراب الذى تنتثره الرياح ••• ويرى المسافر على يمين الطريق وشماله ضواير متهاك ، وسيارات تعانى من وطأة السير ، فلم يبق منها سوى جسم المحرك المتهاك وهيكال السيارة •

تتوقف القافلة فى المساء عند رطبة ، وهى بمثابة قلعة فى الصحراء فقد اختيرت فى منتصف الطريق لانشاء نقطة شرطة ومحطة يجد المسافر فيها كفايته من وقود وماء ، وقد خلقت الادارة الانجليزية من رمال الصحراء دار ضيافة « فندقا » حديثة أضيفت على المكان سحرا ، فيتوقف

« الأتوبيس » السريع فى هذا المكان وقتاً قصيراً ثم يستأنف السير ، أما الآخرون فينتظرون فى هذه الواحة حتى اليوم التالي فيستأنفوا رحلتهم مع أول ضوء النهار . . . ان من ينظر الى لوحات أرقام الكيلو مترات يتبين أنه قطع مئات ومئات من الكيلو مترات ويرى أسهما رسمت عليها ، تشير الى أهداف بعيدة جبهة الشمال والجنوب تمتد حتى شواطئ البحر الأحمر أو شواطئ المحيط الهندي ، ويتوقف الانسان عند هذه اللوحات التى تشير الى الاتجاهات المؤدية الى المدن - مدن كانت قبلاً متباعدة كأنها فى آخر العالم ولكنها تبدو اليوم متقاربة - وأثناء وقوفه يهدأ صوت المحرك مفسحاً المجال للتفكير الانسان ليتمعن فى الماضى وفيما غيرته المحركات الآلية وماذا ستفعله فى المستقبل .

ينخلل العالم الاسلامى اليوم دروب صحراوية وطرق للسيارات ، فدمشق مربوطة ببغداد ومكة . ويتفرع من الطريق الرئيسى الذى يخترق العالم الاسلامى من الغرب الى الشرق طرق فرعية الى الشمال حيث حقول الزيت العراقية والى تركيا الغنية ، وفتحت شريان موصلات الى الجانب الشرقى من بغداد ، فهى تمتد الى المرتفعات الايرانية الى طهران وأصفهان التى هى درة البناء الايرانى ، والى شيراز الى مدينة الورود ويستمر فى اتجاهه صوب الشرق الى المدينة المقدسة مشهد ، ثم يتجاوزها الى الحدود الايرانية الأفغانية - حيث يترك المرتفعات الايرانية الى الجبال المشاهقة فى وسط آسيا - فيصل الى أفغانستان ، وترتبط أفغانستان بمدنها الثلاثة - الواقعة على شكل مثلث : هراة فى الغرب ، وقندها فى الجنوب وكابول فى الشرق - بشبكة الخطوط الممتدة من شواطئ البحر الأبيض المتوسط الى أعماق العالم الاسلامى فى غرب ووسط آسيا ، فهى تعتبر الحدود الشرقية للأسواق فى ايران . ومما هو جدير بالذكر أن سيارات النقل التى تمر هنا مزينة برسوم أحب الورود لدى الممالك وبآيات قرآنية لحفظها ولحماية السائق .

هذا هو العالم الاسلامى الذى تزامت أطرافه وتباعدت ، أصبح اليوم - بفضل تطور المواصلات - صغيراً ومتقارباً ، فكل يشعر بصلة

جوار تربطه بالآخر وان تباعد جغرافيا فمن فى بغداد جار لمن فى مكة ،  
ومن فى طهران جار لمن فى كابول • لقد أرسى ربط الأقاليم ببعضها ،  
والتغلب على الحواجز — التى عاقت المواصلات فيما مضى — أسس  
الشعور الجماعى بمصير هذه المنطقة وكان مقدمة لمشروعات جماعية فى  
المجالات الاقتصادية والسياسية والثقافية ، ••• وهكذا أصبح واضحا  
وجود ارهاصات لقيام وحدة تقف على قدم المساواة مع أوروبا •

بدأت حقبة جديدة فى تاريخ العالم الاسلامى بعودة الحياة الى  
طرق المواصلات القديمة وسوف تشهد صراعا مرا بين الشرق والغرب  
مثل الصراع الذى قرر مصير هذه المنطقة فى القرون الماضية ،  
والتاريخ يعيد نفسه فقد أدرك الاسلام — مرة أخرى — أنه يحتل مركز  
قوة فى العالم •

\*\*\*