

سكة حديد الحجاز وأشراف مكة المكرمة

(١٩٠٠-١٩١٤)

رؤية تاريخية لمراحل البناء والموقف المعارض
(سكة حديد الحجاز، الفكرة والبناء، الموقف المعارض)

د.نزار علوان عبدالله

قسم التاريخ/كلية التربية/الجامعة المستنصرية

الملخص:

كان السلطان عبد الحميد الثاني الذي تولى الحكم في الدولة العثمانية بين عامي (١٨٧٦-١٩٠٩) هو الذي تبنى فكرة إنشاء خط سكة حديد الحجاز وعمل على تنفيذها، انطلاقاً من سعيه لتعزيز التضامن الإسلامي من ناحية، وإلى تعزيز قوة الدولة العثمانية وقدرتها السياسية والاستراتيجية في شبه الجزيرة العربية من ناحية أخرى، وبالفعل بدأ التنفيذ للمشروع بحلول عام ١٩٠٠ واستمر قرابة الثمان سنوات، ولم يكتمل وينتهي عام ١٩٠٨ حتى تم الافتتاح الرسمي له عندما وصل أول قطار إلى المدينة المنورة بتاريخ ٢٢ آب معلناً نهاية العمل من الناحية المبدئية، ريثما تمت السكة في وقت لاحق إلى مكة المكرمة، غير أن القوى المحلية في الحجاز أدركت مخاطر الهدف السياسي من وراء المشروع، لاسيما بعد خلع السلطان عبد الحميد الثاني ووصول جماعة الاتحاد والترقي المناهضة لتوجهات العرب إلى الحكم، لذلك فإن موقف تلك القوى كان أقرب إلى التحفظ، ويتجلى تحفظها في رفض الأشراف للمحاولات والإغراءات الكثيرة التي بدأتها الدولة العثمانية لإقناعهم بالموافقة على مد السكة من المدينة المنورة إلى مكة المكرمة، ولعل هذا التحفظ هو الذي جعل الشريف حسين بن علي وأسلافه المعاصرين للمشروع لا يبذلون جهوداً في التوسط لدى القبائل وإقناعها بعدم معارضتها له، لما هو معروف من نفوذ كبير للأشراف في مكة على تلك القبائل.

Abstract:

Sultan Abdul Hameed II who reigned the Ottoman State between the years (1876-1909) was the one who adopted the idea of establishing Hijaz railway line and executed it, stemming from his endeavor to promote the Ottoman State and its political and strategic capability in Arab Peninsula on one hand. The project execution really began by the year 1900 and lasted about eight years, and not until the end of 1908 the official inauguration was made when the first train arrived at Medina on 22nd of august announcing the end of work primarily, until the railway would be extended later on to Mecca, but the local powers in Hijaz realized the dangers of the political goal lying behind the project, especially after the deposition of Sultan Abdul Hameed II and the access of Al-Ittihad wal Tarraqqi Group the opponents of Arab attitudes towards the rule; therefore, the situation of those powers was closer to reservation which was manifested in refusing the supervision on the many attempts and temptations started by the Ottoman State to convince them to agree on extending the railway line from Medina to Mecca, and this reservation could be the reason that made Sherif Hussein bin Ali and his ancestors contemporary to the project not to exert serious efforts in mediating among tribes and convince them not to oppose it due to the great influence known for the Sherifs in Mecca on those tribes.

توطئة

بدأت الدولة العثمانية منذ النصف الثاني من القرن التاسع عشر ذلك الاهتمام المتزايد بإنشاء شبكة واسعة من الخطوط الحديدية في مختلف انحاءها، بهدف ربط أجزائها البعيدة بعضها ببعض الآخر لاحكام السيطرة التامة عليها، وإجبار ولاياتها على الخضوع للقوانين العسكرية التي تنص على وجوب اشراكها في مهمة الدفاع عن الخلافة من خلال تقديم المال والرجال، فضلاً عن دورها في نقل القوات الى اية بقعة كانت من بقاع الإمبراطورية التي قد تتعرض للعدوان، لان مد الخطوط الحديدية يساعد على سرعة توزيع تلك القوات وإيصالها في الوقت المناسب.

وقد حقق العثمانيون الكثير من النجاحات في ذلك المجال، لاسيما في الأناضول وبلاد الشام، ولعل سكة حديد بغداد^(١) الابرز من بين تلك المشاريع، بسبب الشهرة الواسعة التي اكتسبتها من جراء الصراع والجدل الذي دار حولها بين المانيا وبريطانيا وفرنسا وروسيا. وضمن هذا التوجه العام، ولد مشروع سكة حديد الحجاز، وكان السلطان عبد الحميد الثاني الذي تولى الحكم في الدولة العثمانية بين عامي (١٨٧٦ و ١٩٠٩)، هو الذي تبنى انشاءه^(٢) وعمل على تحقيقه، انطلاقاً من سعيه لتعزيز التضامن الإسلامي من ناحية، وإلى تدعيم قوة الدولة وقدرتها الاستراتيجية من ناحية أخرى.

سكة حديد الحجاز وسياسة محمد الحميد الثاني الإسلامية.

اضحى العالم الإسلامي في القرن التاسع عشر هدفاً للأطماع الاستعمارية الأوروبية، وبدأ له ان موجة ما من الغزو تسعى الى الاطباق عليه من كل جانب، وان تعاليم الرسول الأعظم محمد (ﷺ) يحيق بها خطر كبير، الأمر الذي حدا بقيادة الفكر الإسلامي الحديث الى البحث عن الحلول المناسبة لمعالجة أسباب تأخرهم، فاهتدوا الى ضرورة الدعوة الى الإصلاح وإقامة حكم مبني على اساس الشورى، واعلاء كلمة المسلمين في جميع أنحاء العالم من اجل العمل في تكاتف وتساند لمواجهة تيار الغرب الزاحف عليهم، ومن هنا استيقظت فكرة الجامعة الإسلامية التي تقوم بالاساس على توحيد المسلمين كافة، والتعاون فيما بينهم لاصلاح أحوالهم والتكفل لمواجهة أي خطر اوربي محتمل^(٣).

وبما ان الدولة العثمانية هي الاوفر حظاً في السيادة على العالم الاسلامي وانها الاحوج لتقبل الفكرة الجديدة، بسبب التحديات التي كانت تجابهها على الصعيدين الداخلي والخارجي، كان لذلك ابعد الاثر في تبني السلطان عبد الحميد الثاني لمشروع الجامعة الإسلامية، كحركة مضادة لتكالب الدول الاوربية على بلاده^(٤).

وانطلاقاً من تلك السياسة الإسلامية التي تبناها السلطان، زاد الاهتمام بالحجاز أكثر من أي وقت مضى، كونه يضم الأماكن المقدسة، والمركز الروحي الأوحد للمسلمين على حد سواء، والذي كان السلطان يفخر دائماً بخلافتهم، ويتضح ذلك الاهتمام من العناية الخاصة التي تلقاها الحجاز والتي يمكن ان نلخصها بما يأتي:

١. زيادة الأموال التي كانت تدفع للبدو والنازلين على طول طرق الحج، بهدف حماية قوافل الحج.

٢. رصد المبالغ الطائلة لإصلاح الحرمين الشريفين.

٣. إنشاء سكة حديد الحجاز^(٥).

وان كانت الدولة العثمانية لم تتوان لحظة واحدة في التقصير عن الاهتمام بأية نقطة كانت عما ذكر أعلاه، لكن مشروع سكة حديد الحجاز كان الأهم بينها^(٦)، ومع ان السبب الظاهر في ذلك خدمة حجاج بيت الله الحرام وتسهيل وصولهم الى الأراضي المقدسة بأقصر الطرق، غير ان ثمة اعتبارات أخرى تقف وراء ذلك المشروع^(٧).

فقد خطط له السلطان قاصداً ان يربط بين دمشق ومكة المكرمة، وفي ذهنه عدة أغراض، بما فيها تدعيم مزاعمه الإسلامية باعتباره زعيماً روحياً لمسلمي العالم، وإذا انغمس في حرب طويلة ودموية في اليمن، فقد رأى فيه وسيلة لربط هذا الإقليم والمناطق الحجازية النائية مباشرة بالعاصمة استانبول^(٨). وكان يأمل من خلاله أيضاً تعزيز قبضة الدولة العثمانية في مناطق غربي شبه الجزيرة العربية^(٩). وربما وسطها^(١٠). كما سيؤدي ذلك الخط من وجهة نظره الى تعزيز نمط الحياة الاقتصادية بين الشام والحجاز، وبين ولايات الدولة العثمانية الأخرى^(١١).

وقد حاول الى جانب كل ذلك ان يثبت للعالم الغربي بان الإسلام يسمح بتعايش العلم مع الدين، وان بإمكان المسلمين ان يكونوا أسياداً في التمتع بمتطلبات الحياة الجديدة^(١٢). فضلاً عن رغبته العارمة في اظهار قوته وسلطته بشكل عملي من خلال تطبيق مفهوم المجتمع الإسلامي الأعظم في سلسلة من المشاريع الحيوية داخل الإمبراطورية لتأكيد ذاته السياسية والدينية على رعاياه^(١٣).

سكة حديد الحجاز التنفيذ والتمويل والبناء

في نيسان من عام ١٩٠٠ أعلن السلطان عبد الحميد الثاني للعالم الإسلامي عن عزمه بناء خط حديدي يمتد من دمشق الى المدينة المنورة في الحجاز^(١٤) ليكون بديلاً عن طريق البر لقوافل الحج الذي كان يستغرق من المسافرين بحدود الأربعين يوماً، او عن طريق البحر الذي كان يستغرق ما يقارب اثني عشر يوماً من ساحل الشام الى الحجاز^(١٥).

تلقى المسلمون ذلك الإعلان بإحساس وطني وديني خالص^(١٦)، وكانوا يأملون فيه توحيد كلمتهم لإنجاح فكرة الجامعة الإسلامية، وربما قد يكون له ابعث الأثر في تثبيت مكانة الخلافة أكثر من أي وقت مضى^(١٧).

ونظرا للتكاليف العالية لتنفيذ المشروع، فتح باب التبرعات لتمويله، وتألفت لجنة لهذا الغرض برئاسة عزت باشا العابد^(١٨) الذي وجه بدوره نداء الى العالم الإسلامي أشار فيه الى ان الدافع الديني هو الذي الهم الخليفة الى تبني فكرة بناء السكة الحديدية خدمة للإسلام والمسلمين، ولذلك أهاب في الآخرين المساهمة في أنجاحها عن طريق البذل من أموالهم الخاصة^(١٩).

لاقت الدعوة الى التبرع استجابة أسلامية واسعة، وسرعان ما انهالت التبرعات من جميع البلدان حتى البعيدة منها كالصين وبورما^(٢٠) ومن ملوك وأمراء المسلمين، وكان السلطان العثماني أول المبادرين لفتح باب التبرع بمبلغ قدر في ذلك الوقت بحدود (٣٢٠) ألف ليرة ذهب^(٢١).

وقد بلغت حصيلة هذه التبرعات (٧٦٠) ألف ليرة عثمانية، ولان هذا المبلغ لم يكن كافيا للبدء في التنفيذ، فقد امر السلطان بتخصيص إيرادات بعض المناطق وبعض الضرائب لتوفير الأموال اللازمة للإنشاء، وبتنازل موظفي الدولة عن مرتب شهر واحد، وعن عشرة بالمائة من مرتباتهم عن شهر واحد في كل عام كمساهمة في تغطية النفقات المطلوبة^(٢٢) وفرض على كل حاج يسير الحال ريالاً واحداً يدفعه اثناء موسم الحج الى جانب مصادر التمويل الأخرى^(٢٣) كما بيعت بعض الألقاب الفخرية مثل (باشا، وبيك) دعماً لأعمال البناء^(٢٤).

وأثناء ذلك كان الخطباء في صلاة الجمعة يذكرون الناس ويلهمون فيهم الحماسة بضرورة المساهمة في تحقيق ذلك الغرض النبيل الذي دعا اليه السلطان، ومن جانبه فان الأخير شعر برضى كبير، ليس فقط لأنه سيتمكن من إنشاء الخط بالاعتماد على إعانات المسلمين، وانما لأنه سيحقق تلك الغاية دون الحاجة الى الاستدانة من المصارف الأجنبية^(٢٥).

وعندما توافرت الاعتمادات المالية المطلوبة لتغطية نفقات المشروع، والتي قدرت بخمسة ملايين ليرة عثمانية، كمرحلة أولية بادرت الدولة الى توفير المواد اللازمة للبدء في التنفيذ والبناء^(٢٦)، ثم اعتمدت على الهبات والضرائب السنوية المرصودة لهذه الغاية والتي بلغت مائتين وخمسين ألف ليرة عثمانية^(٢٧).

وفي الأول من ايلول عام ١٩٠٠، شرع بالعمل الفعلي لتنفيذ الخط الحديدي الحجازي من قبل شركة المانية مكلفة بأعمال البناء^(٢٨)، وكانت البداية من المزيريب في منطقة حوران جنوب دمشق، حيث سبق لشركة فرنسية منذ عام ١٨٩٤ ان حققت مشروع سكة حديد دمشق -

المزيريب^(٢٩)، فقرر المنفذون الاستفادة من إمكانياتها في نقل الحجاج من دمشق الى المزيريب ومن ثم الى الحجاز عبر الخط الجديد^(٣٠).

عين السلطان لجنة مركزية للإشراف على تنفيذ المشروع، وكان مقرها في دمشق أسندت رئاستها الى ناظم باشا، وجعل المهندس الألماني مسنر باشا (Meissner Pasha) رئيساً للمهندسين، وكان الاخير قد اكتسب خبرة واسعة من خلال عمله في انشاء سكة حديد بغداد، ولذلك منحه الدولة العثمانية لقب باشا، كما أصبح صادق باشا مساعداً لمسنر باشا، في حين انيطت مهمة تنسيق اعمال الانشاء الى اللواء كاظم باشا^(٣١).

ومنذ البداية عمد مسنر باشا، الى استخدام مهندسين أوروبيين كان أغلبهم من الألمان، ولم يقتصر الامر على ذلك، بل ان النقص في الرجال الفنيين والصناع المهرة، اضطره الى استخدام فنيين اجانب لبناء الجسور والعبارات وتفتيت الصخور^(٣٢)، كما تم الاستعانة بالصناع المصريين والسوريين ايضا^(٣٣) اما الأعمال العادية التي لا تحتاج الى مهارة فنية خاصة، فقد قام بانجازها جنود الجيش العثماني^(٣٤).

حاولت الدولة العثمانية تأمين المواد اللازمة للبناء من مواردها الداخلية لكن محاولاتها لم تحرز نجاحاً يذكر، الامر الذي اضطرها الى شراء معظم المواد المصنوعة من اوربا وأمريكا، لاسيما القضبان والعربات، وكانت القضبان الحديدية أكثر المواد ثمناً^(٣٥).

تم بناء اول قسم من السكة من المزيريب الى درعا ومن ثم الى الزرقاء بطول (٢٥٠) كم ما بين عامي (١٩٠٢-١٩٠٣)، فيما تلا ذلك قسم دمشق-درعا بطول (١٢٤) كم، وبعده قسم الزرقاء-القطرانة بطول (١٢٣) كم، وفي الأول من أيلول ١٩٠٤ اكتمل تمديد المشروع الى معان الواقعة على بعد (٤٧٠) كم من دمشق، وبهذه المناسبة تم إقامة حفل افتتاح رسمي بحضور وفد من رجال الدولة البارزين، وكان في مقدمتهم وزير الخارجية العثماني فرمان باشا^(٣٦).

وبعد وصول الخط الى معان تتابع العمل على تمديده نحو الجنوب الشرقي ليخترق من جديد صحراء قاحلة حتى شارف المدورة التي تبعد عن معان بحدود (١١٤) كم، وكان وصوله الى هذه البلدة قد انجز عام ١٩٠٦^(٣٧).

وفي ذلك الوقت اعلن السلطان ان حلمه ببناء سكة حديد الحجاز أصبح في طور التحول الى حقيقة، وأعطى الفضل في جمع الأموال اللازمة الى كل المسلمين، والى الإدارة الناجحة لمستشاره عزت باشا العابد، وأضاف قائلاً: ((أن هذا المشروع اثبت أننا نملك القدرة على كبح جماح الانكليز^(٣٨) الذين بذلوا قصارى جهدهم لمعارضته، والآن فأن السكة سيتمكن الدولة العثمانية على تجنب استخدام قناة السويس في حالة اضطرارها الى إرسال قوات اضافية لتثبيت حكمها المباشر في الحجاز واليمن^(٣٩).

وفي ايلول من عام ١٩٠٧، وصلت السكة الحجازية الى تبوك وجرى احتفال متواضع بهذه المناسبة، وقبل ان ينتهي ذلك العام تم افتتاح خط تبوك-مدائن صالح التي تبعد بحدود (٩٥٥) كم عن دمشق^(٤٠).

وعند إيصالها الى مدائن صالح كان على المهندس الالماني مسنر باشا ان يسلم مسؤولية اكمالها الى الدولة العثمانية، لأنه وصل الى نقطة لايسمح بأن تطأ ترابها الا لغير المسلمين^(٤١)، وهكذا تابع العمل بعد ذلك مجموعة من المهندسين العثمانيين والمصريين بإشراف من قبل المهندس العثماني مختار بيك^(٤٢) حتى أصبح الخط قريبا جدا من الاراضي المقدسة في الحجاز، لينجز بالكامل، عندما وصل اول قطار الى المدينة المنورة بتاريخ ٢٢ اب ١٩٠٨^(٤٣).

لكن الافتتاح الرسمي لإكمال المشروع اجل الى الأول من أيلول المصادف يوم عيد جلوس السلطان على العرش، وتوليه مهام الحكم، وفي ذلك التاريخ ايضا تم افتتاح المحطة التي شيدت خارج أبواب المدينة المنورة، وقد أنيرت لأول مرة بمصابيح الكهرباء، وكان هذا اليوم مشهودا في جميع الولايات العثمانية، واخذت في حينها آلاف الخطابات والوثائق تنهال على السلطان من كل بلد يسكن فيه المسلمون، وهم يعلنون فيها ولاءهم له وتعلقهم بدعوة الجامعة الإسلامية التي تبناها^(٤٤).

قدر طول الخط بنهاية العمل بمسافة تصل الى نحو الـ (١٣٠٢) كم^(٤٥) وبلغت الكلفة النهائية لإنشائه بحدود ثمانية ملايين ونصف المليون ليرة عثمانية^(٤٦) وهو من النوع الضيق البالغ عرضه (١٠٥) سنتيمترات، ولم تفكر الدولة العثمانية بالنوع العريض البالغ عرضه (١٥٠) سنتيمتراً المعروف بـ (النورمال) والذي يحقق سرعة (٨٠) كم في الساعة، أي ضعف السابق بمرتين^(٤٧)، والسبب يعود في ذلك الى نفقاته المكلفة اولا، ولان الخط بالأساس صمم للأغراض العسكرية والاستراتيجية ثانياً، وان كانت واجهته الدعائية دينية بحته^(٤٨).

ولما كان القصد في الظاهر من انجاز هذه السكة هو خدمة حجاج بيت الله الحرام، وتسهيل المواصلات بين الحجاز والشام، اقتضى الوصول بها الى عاصمة الإسلام مكة المكرمة، ومد فروع لها حتى مدينة جدة وبعض الولايات العثمانية الأخرى، - استكمالاً للفائدة -، لكن الأحداث التي شهدتها الدولة العثمانية مطلع القرن العشرين، ولاسيما خلع^(٤٩) السلطان عبد الحميد الثاني في نيسان من عام ١٩٠٩ حالت دون ذلك، بسبب توقف ورود الإعانات من البلدان الإسلامية الأخرى^(٥٠)، فضلا عن موقف الاشراف المعارض، بعد ان لاحظوا بأن تدعيم القوات العثمانية في الحجاز سيكون من السهل تنفيذه وإيصاله الى مكة المكرمة بالسرعة الممكنة عن طريق الخط الحجازي^(٥١).

حاول الاتحاديون بعد ذلك أكمل المشروع، وكان ذلك قبيل إعلان الحرب العالمية الأولى بمدة وجيزة، وارسلت الى الحجاز القضب الحديدية والالات والادوات اللازمة للبناء، وكادت إدارة الخط ان تستأنف العمل، لكن مماطلة اشراف مكة المكرمة في ذلك الوقت، ومن ثم اندلاع الحرب في ٢٨ حزيران ١٩١٤ صرف النظر عن كل الاعمال التي اعدت مسبقاً^(٥٢).

ومع ذلك فان الخط مثل حلماً مهماً للإدارة العثمانية في الحجاز ليس من السهل تحقيقه في ذلك الوقت العصيب الذي كانت تمر به الدولة العثمانية، واشتمل تأريخياً على العديد من المكتسبات والعوامل الرئيسية في الجغرافية السياسية لبلاد الحرمين^(٥٣) كونه وفر الوصول السهل الى الحاميات العثمانية في تلك البلاد، والى عسير واليمن، وكذلك جعل رحلة الحج اكثر أمناً، واسرع لنحو الـ (١٠٠) الف حاج اجنبي يتوافدون سنوياً على موطن الرسول الاعظم ﷺ^(٥٤).

وقد ألف أمام الشافعية في الشام محمد عارف بن احمد المنير الحسيني رسالة بشأن هذه السكة ومنافعها مثنياً على جهود السلطان عبد الحميد الثاني، جاء فيها مانصه: ((سيدنا ومولانا امير المؤمنين..من نفتخر بوجوده..بتوقيفه لإنشاء السكة الحجازية الشامية ذات المنافع الجليلة اعماراً للبلاد واحياءاً للعباد وخدمة للحرمين، وتسهيلاً لقاصدي الزيارتين، وتوسيعاً لدائرة التجارة الراححة، وتأسيساً لخطة الزراعة الراححة، وحفظاً للموازنة السياسية في البلاد المتسعة الشاسعة..نصحاً لأولئك البدو المتوحشين، ونفعاً للبلاد...))^(٥٥).

سكة حديد الحجاز وموقفه اشراف مكة المكرمة منها

عاصر الشريف عون الرفيق^(٥٦) (١٨٨٢-١٩٠٥) في السنوات الأخيرة من أمارته المراحل الأولى لبناء السكة، لكنه لم يقدم لها الدعم المعنوي والمادي الكافي^(٥٧)، وربما يعزى ذلك الى خشيته من دور الخط الحديدي في تحقيق النفوذ المباشر للدولة العثمانية على الحجاز، عن طريق نقل القوات والمعدات العسكرية في أي وقت كان، لفرض هيبة الباب العالي على تلك البلاد، اذا ما شعر بأن خطراً ما يهدد مركزية الدولة هناك.

ولتلك الأسباب مجتمعة وقف عون الرفيق بالند من تقدم بناء المشروع، وكان يدعم في السر انتفاضات البدو وهجماتهم ضد السكة، وكانت مطالبهم تتلخص بمنع مدها الى الاماكن المقدسة^(٥٨) كون ذلك يؤثر على مصادر رزقهم، فأولئك البدو كانوا يتولون بواسطة جمالهم نقل الحجاج والزوار المتجهين الى المدينة المنورة من موانئ البحر الأحمر الشمالية، ويتقاضون مبالغ كبيرة من المال لقاء تلك الخدمة، ولقاء توفير الدلالة والحماية لهم^(٥٩).

ومهما يكن من امر، فإن الشريف عون الرفيق لم يحالفه الحظ في مشاهدة اكمال المشروع، بعد ان قضي نحبه عام ١٩٠٥، قبل ان يصل الخط الحديدي الى المدينة المنورة عام ١٩٠٨^(٦٠).

أسندت الأمانة الى ابن أخيه الشريف علي بن عبدالله^(٦١) بن محمد بن عون (١٩٠٥- ١٩٠٨)^(٦٢)، ولم يكن افضل من سلفه فيما يخص موقفه من السكة، اذ عارضها منذ البداية ورأى فيها وسيلة لتشديد قبضة الدولة العثمانية على الحجاز^(٦٣)، وابدى تحفظه الواضح على مدها الى مكة المكرمة، ولذلك سعى الى إقامة العراقل ضدها، ونتيجة لتلك التصرفات خلعة العثمانيون من منصبه وأبعدوه الى القاهرة^(٦٤).

ويرى هوكارث (Hogarth) ان الدولة العثمانية اعتقدت بأن الشريف علي هو الذي كان يتزعم المعارضة القوية ضد نجاح وتقدم بناء المشروع، ولاسيما هجات البدو المتتالية على السكة، ولذلك اقدم الاتحاديون على عزلة عام ١٩٠٨^(٦٥).

عين عبدالاله باشا^(٦٦) بن الشريف محمد بن عون والذي كان يقيم آنذاك في استانبول خلفا للشريف الاسبق على امانة مكة المكرمة، وقد ارسل عائلته وقسماً من مقتنياته الشخصية الى الحجاز قبله، على امل ان يوافي البلاد لاحقاً، الا انه توفي فجأة قبل موعد سفره في ٢٨ أيلول ١٩٠٨ ليدفن في العاصمة العثمانية استانبول^(٦٧).

امسى منصب الشرافة شاغراً بوفاة الشريف عبدالاله بن محمد، مما افسح المجال لتجدد النزاع العائلي بين آل عون بشخص الشريف الحسين^(٦٨) بن علي، وآل زيد بشخص الشريف علي^(٦٩) حيدر باشا^(٧٠)، لكن اسرة الاول سعت لاغتنام الفرصة، واتصل ابنه الامير عبدالله^(٧١) بمختلف الجهات المسؤولة في الدولة العثمانية لإقناعها باحقية والده في الامارة، ولم تذهب تلك الجهود سداً، بل اسهمت في ترشيح الحسين شريفاً على الحجاز، وصدر الفرمان السلطاني بتعيينه لذلك المنصب الرفيع^(٧٢).

غادر الحسين مع اسرته منفاه في الاستانة عائداً الى بلاده ووطنه بعد غياب دام خمسة عشر عاماً، ليتولى مهام الامارة في مكة المكرمة، وقد عقد العزم بأن يصون كل الصلاحيات المنوطة به، وان يقوم بواجب المحافظة على تقاليد منصبه الذي يوازي بحسب ترتيب الاهمية في مناصب الدولة العالية، منصب الصدر الاعظم^(٧٣).

كانت صلات الشريف الجديد بالدولة العثمانية في بادئ الأمر حسنة، فقاد حملة لصالحها عام ١٩١٠ ضد حاكم نجد، ثم تبعها بحملة اخرى الى بلاد عسير ضد محمد بن علي الإدريسي الذي نازع العثمانيين عام ١٩١١، لكن تلك العلاقات لم تلبث ان ساءت بعد ان رأى ان حزب الاتحاد والترقي الحاكم يسعى الى تقليص سلطته في الامارة^(٧٤) وفي الحال كشف عن شخصيته الحقيقية وأسلوبه في ممارسة الحكم، وبلغ ممثلي الحزب المذكور في الحجاز

ان عليهم ان يتركوا السياسة لأصحابها، وان ينصرفوا الى إدارة أعمالهم، وأعلن من ناحية أخرى انه ينوي التمسك بجميع حقوق منصبه في الشرافة كما كان الامر على عهد اسلافه، ولذا فان علاقته بالاتحاديين اصبح يشوبها البرود والتوتر^(٧٥).

كان لابد لهذه المواقف ان تؤدي الى تفكير العثمانيين في تحطيم نفوذ الشرافة في مكة المكرمة، فازدادت العلاقة سوءاً بينهم وبين الشريف حسين، ولجأ الاتحاديون الى تعيين اللواء وهيب باشا^(٧٦) (١٩١٣-١٩١٥) والياً على الحجاز عام ١٩١٣، ومنحوه صلاحياتٍ أوسع ممن سبقه، في محاولة منهم للقضاء على امتيازات الاشراف، وكان من بين اهم مشروعاتهم لتحقيق سياستهم المركزية اكمال بناء السكة الحديدية من المدينة المنورة الى مكة المكرمة، ليسهل عليهم توفير اتصال سريع بين الحجاز وبين السلطات العثمانية في الشام، وكانت هذه المشروعات تقلق بال الشريف الذي رأى ان اصطدامه بالدولة العثمانية وشيك الوقوع لا محالة^(٧٧).

وهنا كانت سكة حديد الحجاز من بين اهم النقاط المفصلية في وجه الخلاف بين الاثنين، اذ عمل الحسين جاهداً كل ما بوسعه لوقف اعمال مدها بين المدينة المنورة ومكة المكرمة^(٧٨) ويذكر الامير عبدالله بن الحسين في مذكراته قائلاً ان معارضة والده تعود الى الأضرار التي سيلحقها المشروع بالقبائل التي ترتزق على مزاولة مهنة نقل الحجاج بواسطة الجمال، وعملهم ايضاً كأدلاء ومطوفين اثناء موسم الحج^(٧٩) كما انه بحسب وجهة نظره سيمحو او يغير من شكل او نمط الحياة البدوية المألوفة في الصحراء^(٨٠) ومع صحة التبرير وأهميته فأن موقف الشريف انما جاء لكون المشروع نذير شؤم يهدد بزوال شرافته، اذ ان اتصال الخط الى مكة المكرمة سيسهل بالتأكيد أي جهدٍ عثماني لإخضاع البلاد، ولا يعدو تبريره لموقفه هذا اكثر من كونه محاولة لعرقلة الجهود الرامية لتنفيذ المشروع وابعاد الحجاز عن أي سيطرة عثمانية مباشرة^(٨١).

وقد ابدى طلعت باشا وزير الداخلية العثماني للأمير عبدالله اثناء المقابلة التي تمت بينهما مطلع عام ١٩١٤، استياءه من اوضاع الحجاز، واصراره على مد الخط الى مكة المكرمة، بما في ذلك مدينة جدة ايضاً، منذراً بالعواقب المترتبة على مخالفة الاوامر، وعرض شروط الاتفاق مع والده للمباشرة بالتنفيذ، والتي تتلخص بما يأتي:

١. يحصل الشريف على ثلث دخل المشروع وهو حر التصرف به.
٢. تكون الامارة له ولاولاده من بعده مدى الحياة.
٣. وضع قوة كافية تحت امره الشريف لتنفيذ المشروع.
٤. وضع ربع مليون جنيه استرليني تحت تصرف الشريف لانفاقها على البدو^(٨٢)

رفض الحسين تلك الشروط واعتبرها رشوة لا يمكن قبولها، واخذ يغذي الموقف العدائي للقبائل تجاه تمديد المشروع الى مكة المكرمة نكاية بالأتحاديين، وتؤكد ذلك وثيقة بريطانية بعث بها القنصل البريطاني في جدة الى سفارة بلاده في الاستانة جاء فيها مانصه: ((من الطبيعي ان الشريف الاكبر، وهو يرى هذا التغيير في السياسة من جانب الحكومة التركية، ويعلم ان هذا سيكون لطمة قاتلة لمصالحه، قد حرص البدو الذين تتفق غايتهم مع غاية الشريف فيما يتعلق ببناء السكة الحديدية))^(٨٣).

وتظهر وثيقة اخرى مدى التذمر الذي وصلت اليه الزعامات القبلية، وموقفها السلبي تجاه تمديد الخط الحديدي الى مكة المكرمة بحسب ما جاء في الرسالة التي تسلمها سكرتير البلدية في جدة وهي موقعة من قبل الشيخ حسين بن مبيريك شيخ رابع مع خمسة عشر شيخاً بدوياً تحمل لهجة التهديد الشديد قائلين فيها: ((بأنهم لا يستطيعون ان يقفوا مكتوفي الايدي تجاه تمديد السكة لانهم متأكدون من انه لن يبقى لهم بعد بنائها في هذا البلد اية وسيلة للعيش، وستكون النتيجة انهم جميعاً سيموتون جوعاً، ولهذا فقد عقدوا عزمهم الان على ان يموتوا موتاً مشرفاً بمقاتلة الحكومة [العثمانية])^(٨٤).

وهكذا فان الشريف عبر بمواقفه تلك-ولو بصورة مبدئية- عن سياسته الرفضية لوصول السكة الى الأماكن المقدسة في مكة المكرمة واخذ يجاري العثمانيين كسباً للوقت، حتى اضطر-وتحت ضغط الحكومة العثمانية- الى ارسال ولده عبدالله الى الاستانة بتاريخ ٣٠ حزيران ١٩١٤^(٨٥)، معرباً عن استعداد والده للتخلي عن معارضته للمشروع شريطة ان تؤلف لجنة لدراسة ذلك الامر برئاسة وعضوية شيخ الاسلام واثنين من الوزراء، وان تقوم الدولة بتزويد مناطق الحجاز بالمياه الصالحة للشرب، وان تنشئ القرى بين مكة والمدينة قبل البدء في اكمال الطريق الحديدي بينهما^(٨٦).

لم يتوصل الطرفان الى حل مرض لكليهما، سيما وان تلك الزيارة جاءت بعد يومين من مقتل ولي عهد النمسا وزوجته في مدينة سراييفو على يد احد الصربيين وهو السبب المباشر لاندلاع الحرب العالمية الاولى^(٨٧) الامر الذي كان ينذر باحتمال اشتراك الدولة العثمانية فيها الى جانب المانيا وهو ما حصل بالفعل، عندما اعلن السلطان ذلك رسمياً في ١٤ تشرين الثاني من عام ١٩١٤، فكان ذلك مبرراً كافياً لتأجيل اكمال المشروع ومن ثم تعطيله الى يومنا هذا^(٨٨).

استنتاجات البحث

١. لم يكن امام السلطان عبد الحميد الثاني من خيارات،والإمبراطورية في حالة من الضعف،الا ان يبحث عن حلول عدة،كي يستعيد ثقة شعبه به،بعد الهزائم والانحلال الذي منيت به أواخر القرن التاسع عشر.
٢. لعل مشروع سكة حديد الحجاز كان من بين أهم الخيارات المطروحة أمامه لإنجاح فكرة الجامعة الإسلامية التي كان يأمل فيها الشيء الكثير لبقائه في السلطة.
٣. ومع ان المشروع كان ينطوي في ظاهره على تعزيز التضامن الإسلامي خدمة للإسلام والمسلمين في رحلة امنه لاداء فريضة الحج،بدلاً من الطرق التقليدية التي اعتاد المسلمون على استخدامها في الماضي،الا انه كان ينطوي أيضا في باطنه على دوافع اخرى إستراتيجية وعسكرية واقتصادية غير معلنة.
٤. الهب المشروع الحماسة الدينية لدى المسلمين على حدٍ سواء،وهو ما كان يخطط له السلطان،معتقدا بما لا يقبل الشك بان طموحاته السياسية يمكن لها ان تتحقق على المدى البعيد،لكن التحدي الاكبر الذي لم يكن في الحسبان تمثل بظهور جماعة الاتحاد والترقي عام ١٩٠٨،كحركة سياسية جديدة في الدولة العثمانية اعطت لنفسها الحق في عزله عام ١٩٠٩،ومن ثم تشكيل حكومة جديدة.
٥. اعلن الاتحاديون انهم لازلوا على خطى السلطان في اتمام بناء المشروع حتى الأراضي المقدسة في مكة المكرمة،استكمالاً للفوائد الدينية والسياسية المرجاة منه.
٦. لم يرق المشروع منذ البدء للإشراف المعاصرين له،ووجدوا فيه رغبة عثمانية جديدة مفادها أكثر مركزية مما مضى في السيطرة على البلاد،والذهاب الى ابعد من ذلك في حرمان الحجاز من امتيازاته القديمة،ولذلك وقفوا بالنقد من تقدم بناء المشروع الى مكة المكرمة ،كل بحسب ما يمليه عليه الموقف في التعامل مع الدولة العثمانية،لكن الشريف حسين بن علي كان اكثر واقعية في الرفض،واستمر بمماطلته في ذلك حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى،لينتهي بذلك امال العثمانيين حتى يومنا هذا.

المواش والتعليقات :

- (١). للتفاصيل عن هذه السكة ينظر: لؤي بحري، سكة حديد بغداد برلين حتى عام ١٩١٤، بغداد، شركة الطبع والنشر الاهلية، ١٩٦٧.
- (٢). رغم ارتباط هذا المشروع في اذهان الناس بالسلطان عبد الحميد الثاني، إلا أن فكرته كانت سابقة لعهد، فلول من طرحها هو الدكتور زامبل (Zammbe) الألماني الأصل الأمريكي الجنسية، وكان ذلك في عام ١٨٦٤، حين اقترح على الحكومة العثمانية إنشاء خط حديدي يربط بين دمشق وساحل البحر الأحمر، لكن آراءه لم تلق صدًى ايجابياً للتنفيذ، ثم تجدد الاهتمام بالمشروع مرة أخرى عام ١٨٨١ حين اقر وزير الأشغال العثماني الفكرة بصورة مبدئية، واهللت الى المختصين لدراستها، غير انهم اعترضوا بحجة ان المنطقة التي يزمع التنفيذ فيها تقطنها قبائل لا يؤمن جانبها، اضافة الى ان النقل البحري يمثل بديلا اقل كلفة لإنشاء السكة، ينظر: نبيل عبد الحي رضوان، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد فتح قناة السويس، جدة، (د.مط)، ١٤٠٣، ص ١٧٠.
- (٣). موقف بني المرجة، صحوة الرجل المريض، الكويت، مطابع دار الكويت للصحافة، ١٩٨٤، ص ١٠٩.
- (٤). عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، تاريخ العرب الحديث والمعاصر، الدوحة، دار المتنبى للنشر والتوزيع، ط ٣، ١٩٨٢، ٢٣٤.
- (٥). السيد رجب حراز، الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب ١٨٤٠-١٩٠٩، القاهرة، المطبعة العالمية، ١٩٧٠، ص ١٢١.
- (٦). السلطان عبد الحميد الثاني، مذكرات السلطان عبد الحميد الثاني، ترجمة وتعليق: محمد حرب، القاهرة، دار الانصار، ١٩٧٨، ص ٨.
- (٧). اكمل الدين احسان اوغلو، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة: صالح سعداوي، استانبول، مركز الابحاث للتاريخ والفنون والثقافة الاسلامية، ١٩٩٩، ج ١، ص ٧٠٩.
- (٨). خليل اينالچك وآخرون، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية، ترجمة: قاسم عبده قاسم، المجلد الثاني ١٦٠٠-١٩١٤، بيروت، دار المدار الاسلامي، ٢٠٠٧، ص ٥٥٧؛
- Baldry, John, Railway Projects in Yaman 1905-1921, The Arab Gulf (Periodical), Iraq, Center for Arab Gulf Studies University of Basrah, vol.14, No. 1, P.33.
- (٩). آ. فاسيلييف، تاريخ العربية السعودية، ترجمة: خيرى الضامن، جلال الماشطة، بيروت، دار الفارابي، ٢٠١١، ص ٢٤٧.
- (١٠). اغسطس رالي، مسيحيون في مكة ، ترجمة: رمزي بدر، لندن، شركة دار الوراق المحدودة، ٢٠٠٧، ص ٢٥٥.
- (11). H.karpat, Kemal, The Politicization of Islam: Reconstructing Identity, State, Faith, and Community in the Late Ottoman State, New york, 2001, p.253.
- (12). I bid, P.253.
- (13). Mansour, Johnny, The Hijaz- Palestine Railway and the Development of Haifa, Jerusalem Quarterly (Periodical), Jerusalem, The Institute for Palestine Studies, No.28, 2006, P.5.
- (١٤). محمد كرد علي، خطط الشام، بيروت، (د.مط)، ١٩٧١، ج ٥، ص ١٧٠.
- (١٥). زكي صالح، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤. دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري، بغداد، مطبعة العاني، ١٩٦٨، ص ٢٣٨.

(١٦). محمد كرد علي، سكة الحجاز، المقتطف (مجلة)، القاهرة، ج ١١، مجلد (٢٩)، تشرين الثاني، ١٩٠٤، ص ٩٧٠.

(١٧). جورج انطونيوس، بقضة العرب تاريخ حركة العرب القومية، ترجمة: د. ناصر الدين الاسدي، د. احسان عباس، بيروت، دار العلم للملايين، ط ٨، ١٩٨٧، ص ١٤٢.

(١٨). عزت باشا العابد: ولد في دمشق عام ١٨٥٥، عاش في استانبول مطلع شبابه، وسرعان ما حصل على تعيين كقاضٍ في مقدونيا، وبعد بضع سنوات عاد الى العاصمة العثمانية ليصبح قاضياً في إحدى المحاكم التجارية التي تعنى بالبت في القضايا الخلافية بين الرعايا العثمانيين والاجانب، ولم يمض وقت طويل حتى اصبح العابد اقرب المسؤولين للسلطان عبد الحميد الثاني خلال العقد الاخير من القرن التاسع عشر، بل المستشار الاول في الدولة العثمانية، واليه يعزى الفضل في انشاء سكة حديد الحجاز، وظل في منصبه كمستشار خاص للسلطان حتى قيام حركة تركيا الفتاة عام ١٩٠٨، ليهرب على اثرها الى خارج البلاد، ينظر: Pears, Sir Edwin, Life of Abdul Hamid, New york, 1973, p.162-163; Ochsenwald, Willam, Religion, Society and the State in Arabia the Hijaz Under Ottoman Control, 1840-1908, Columbus, 1984, p.209.

(١٩). جورج انطونيوس، المصدر السابق، ص ١٤٢.

(٢٠). موفق بني المرجة، المصدر السابق، ص ١١٤.

(٢١). يلماز اوزتونا، تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة: عدنان محمود سلمان، استانبول، منشورات مؤسسة فيصل للتمويل، ١٩٩٠، مجلد ٢، ص ٨١٧.

(٢٢). مطلق البلوي، الوجود العثماني في شمال الجزيرة العربية ١٣٢٦-١٣٤١هـ/ ١٩٠٨-١٩٢٣م، بيروت، جداول للنشر والتوزيع، ٢٠١١، ص ١٠١.

(٢٣). ابراهيم رفعت باشا، مرآة الحرمين او الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٢٥، ج ٢، ص ٧١.

(24). Wyubrandi, James , A Brief History of Saudi Arabia, New York, 2010, P.172.

(25). Baker, Randall, King Husain and The Kingdom of Hejaz, New York, 1979, p.18.

(٢٦). مطلق البلوي، المصدر السابق، ص ١٠١.

(٢٧). عندما تبين ان التبرعات لا تكفي، فرض السلطان ضريبتين رئيسيتين على كل شخص في الدولة، الاولى ضريبة تقضي بأن يدفع كل فرد ذكر خمسة قروش سنوياً، والثانية تقضي بالصاق طابع خاص على جميع المعاملات الرسمية، كما اقترضت الدولة ما يقارب نصف مليون ليرة من البنك الزراعي، ثم عمدت الى بيع جلود الاضاحي في جميع البلاد بعد حصولها على فتوى بذلك من شيخ الاسلام، ينظر: وليم اوكنسوالد، سكة حديد الحجاز، في: كود كوندرا واخرون، رحلات في الاردن وفلسطين، ترجمات ودراسات: سليمان موسى، عمان، دار ابن الرشيد للنشر والتوزيع، ١٩٨٤، ص ١٤٠؛ فضلا عن ذلك كانت هنالك مطالب مستمرة للدولة العثمانية لجمع المال من ولايتها او القائم مقامين التابعين لها، وقد اشارت وثيقة بريطانية الى انها طالبت من قائم مقام الكويت مبارك الصباح عام ١٩٠٦ تزويدها بـ (٢٠٠) ليرة عثمانية دعماً لانجاز المشروع، وقد لبي الاخير الطلب مرسلًا لها (٥٠٠) ليرة عثمانية بدلاً من المبلغ الاول، ينظر:

Mr.C.Barclay to Sir Edward Grey, Inclosure 2 in No.1. September 28, 1906, p.149.

(٢٨). عزه علي آقبيق، دخول السكك الحديدية الى بلاد الشام أواخر الحكم العثماني وآثارها السياسية والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية ١٨٩١-١٩١٨م، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة دمشق، ٢٠٠٥-٢٠٠٦، ص ١٨٤.

(٢٩). حسين بن محمد نصيف، ماضي الحجاز وحاضره، القاهرة، مكتبة ومطبعة خضير، ١٣٤٩هـ، ج ١، ص ٢٠١.

(٣٠). محمد كرد علي، خطط الشام، ج ٥، ص ١٧٣.

(٣١). وليم اوكنوالد، المصدر السابق، ص ١٣٤.

(32). Dearberg, Neil, The Hejaz Railway, 2010, P.4.

(٣٣). محمد لبيب البتوني، الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي باشا الثاني خديوي مصر، مصر، مطبعة الجمالية، ط ٢، ١٣٢٩، ص ٢٣٤.

(34). Dearberg, Neil, Op. City, P.5.

(35). Ibid, P.6;

وليم اوكنوالد، المصدر السابق، ص ١٣٥

(٣٦). عزه علي آقبيق، المصدر السابق، ص ١٨٤.

(٣٧). محمد كرد علي، خطط الشام، ج ٥، ص ١٧٧.

(٣٨). ادركت بريطانيا منذ وقت مبكر ان سكة حديد الحجاز تمثل تهديداً لوجودها في مصر، فضلاً عن انها سوف تحد من مصالحها في الخليج العربي، لذلك فقد كتب اللورد كيرزون (Curzon) نائب الملك والحاكم العام في الهند الى وزير الهند جون بروديك (Brodict) في ٢٦ اذار ١٩٠٤ يحثه على ضرورة قيام بريطانيا بإيجاد علاقات تربطها بأمرأء الجزيرة العربية للحد من تأثير الخط الحجازي، ينظر: مطلق البلوي، المصدر السابق، ص ١٠٣-١٠٤.

(39). H.karpat, Kemal, Op. Cit, p.254..

(٤٠). عبد العزيز محمد عوض، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا ١٨٦٤-١٩١٤، القاهرة، (د.مط)، ١٩٦٩، ص ٢٨٤.

(41). H.Karpat, Kemal, Op.Cit, P.253

(42). Orbasli, Aylin, Woodward, Simon, Conserving and Interpreting the Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia, P.2.

(٤٣). احمد السباعي، تاريخ مكة دراسات في السياسة والعلم والاجتماع والعمران، مكة، مطابع دار قریش، ط ٣، ١٣٨٥هـ، ج ٢، ١٩٩.

(٤٤). علي الوردي، لمحات اجتماعية من تاريخ العراق الحديث، بيروت، دار الراشد، ط ٢، ٢٠٠٥، ج ٣، ص ٣١.

(٤٥). اختلفت المصادر التاريخية في تقدير طول السكة فهناك من أشار الى ان طولها بلغ في آخر موضع لها عند المدينة المنورة بـ (١٣٠٢) كم، في حين قدرتها مصادر أخرى بحدود (١٥٠٠) كم، ينظر: مؤلف مجهول، السكك العثمانية، المقتبس (مجلة)، دمشق، مجلد ٥، ١٩١٠، ص ٧٩٧؛

Orbasli, Aylin, Woodward, Simon, Op.Cit, P.2.

- (٤٦). موفق بني المرجة، المصدر السابق، ص ١١٥.
- (٤٧). محمد كرد علي، سكة الحجاز، ص ٩٧٢-٩٧٣.
- (٤٨). انتوني ناتنغ، لويل ثوماس، لورانس لغز الجزيرة العربية، تقديم: د. الحسيني الحسيني معدي، القاهرة، دار الكتاب العربي، ٢٠١٠، ص ٦١.
- (٤٩). خلع السلطان عبد الحميد الثاني بتاريخ ٢٧ نيسان ١٩٠٩ من قبل مجلس النواب العثماني (المبعوثان والاعيان) اثر الحركة العسكرية التي قادها محمود شوكت على العاصمة استانبول بتاريخ ٢٤ نيسان باسم جمعية الاتحاد والترقي، كرد فعل على الثورة المضادة التي قادها انصار السلطان بتاريخ ١٢ نيسان، وقد خلف الاخير في دار السلطنة اخوه الاصغر محمد رشاد، الذي تبوا العرش باسم السلطان محمد الخامس، ينظر: أريك زوركر، تاريخ تركيا الحديث، ترجمة: د. عبد اللطيف الحارس، مراجعة: سعد ضاروب، بيروت، دار المدار الاسلامي، ٢٠١٣، ص ١٤٨-١٥٠.
- (٥٠). محمد كرد علي، خطط الشام، ج ٥، ص ١٧٩.
- (٥١). جبرالد دي غوري، حكام مكة، ترجمة: محمد شهاب، القاهرة، مطبعة مدبولي، ٢٠١٠، ص ٣١٣.
- (٥٢). محمد كرد علي، خطط الشام، ج ٥، ص ١٧٩.
- (53). Shaw, Stanford J. Shaw, Ezel Kural, History of the Ottoman Empir and Modern Turkey, Cambridge, 1977, Vol, II, P.227.
- (54). Baker, Randall, Op.Cit, p.17.
- (٥٥). عبد الكريم محمود غرايبة، تاريخ العرب الحديث، بيروت، الأهلية للنشر والتوزيع، ١٩٨٤، ص ٢٧٨.
- (٥٦). الشريف عون الرفيق: وهو من اشراف ذوي عون، الابن الرابع للشريف محمد بن عون، سبق له ان عين شريفاً على الحجاز بالوكالة عام ١٨٧٧ لحين وصول اخيه الشريف حسين باشا من استانبول ليتولى شؤون الامارة في مكة المكرمة، الا انه حاز على الشرافة عام ١٨٨٢ بالاصالة خلفاً للشريف عبد المطلب بن غالب، ينظر: عارف عبد الغني، تاريخ امراء مكة المكرمة من ٨هـ-١٣٤٤هـ، دمشق، دار البشائر للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٩٢، ص ٨٣٩-٨٤٠.
- (57). Philby, H. St. John, Saudi Arabia, London, 1968, P.228.
- (٥٨). لوتسكي، تاريخ الاقطار العربية الحديث، ترجمة: د. غيففة البستاني، موسكو، دار التقدم، ١٩٧١، ص ٤٣٤.
- (٥٩). توفيق علي برو، العرب والترك في العهد الدستوري العثماني ١٩٠٨-١٩١٤، القاهرة، دار الهنا للطباعة والنشر، ١٩٦٠، ص ٤٤؛ خالد حمود السعدون، مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز اسبابها، وتطوراتها خلال عامي ١٩٠٨ و ١٩٠٩، الدارة (مجلة)، الرياض، العدد ٢، السنة ١٤، اغسطس، سبتمبر، اكتوبر، ١٩٨٨، ص ٤٩.
- (٦٠). السيد رجب حراز، المصدر السابق، ص ١٢٣.
- (٦١). الشريف علي بن عبدالله بن محمد بن عون: هو ابن امير مكة المكرمة عبدالله باشا المتوفى عام ١٨٧٧، وطبقاً لمنشورة الإمارة، فإنه عين اميراً على الحجاز بعد وفاة عون الرفيق عام ١٩٠٥، وقد بقي في الإمارة مدة ثلاث سنوات لحين عزله عام ١٩٠٨، لينتقل بعدها الى القاهرة التي بقي فيها حتى وفاته عام ١٩٤١، ينظر: عارف عبد الغني، تاريخ أمراء مكة المكرمة، ص ٨٤١.
- (٦٢). اسماعيل حقي اوزون جارشلي، امراء مكة المكرمة في العهد العثماني، ترجمة: خليل علي مراد، البصرة، مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، ١٩٨٥، ص ١٨١.

(63).H.Karpat, Kemal, Op.Cit, P.254.

(٦٤).لوتسكي، المصدر السابق، ص٤٣٤.

(65).Hogarth, D.G.,Arabia, London, 1922,P.117.

(٦٦).الشريف عبدالاله باشا بن الشريف محمد بن عون:هو من اشراف ذوي عون، الابن الأصغر للشريف محمد بن عون، سبق له ان عين شريفاً على الحجاز من قبل الوالي عثمان نوري باشا بعد ان عزل الشريف عبد المطلب بن غالب عن امارته الثالثة(١٨٨٠-١٨٨٢)، لكن السلطان عبد الحميد الثاني لم يصادق على امر تعيينه بل منح الامارة الى اخيه عون الرفيق،ثم استعاد حقه الشرعي في الشرافة عام ١٩٠٨ بعد عزل ابن اخيه علي بن عبدالله، وبينما كان يعد العدة للسفر من استانبول الى الحجاز حيث مركز الامارة وافاه الأجل المحتوم، ينظر: عارف عبد الغني،تاريخ امراء مكة المكرمة، ص٨٤١.

(٦٧).اسماعيل حقي اوزون جارثلي، المصدر السابق، ص١٨١-١٨٢.

(٦٨).الشريف حسين بن علي:هو من اشراف ذوي عون الابن الاكبر للشريف علي بن الشريف محمد بن عون،ولد في الاستانة عام ١٨٥٣،وبعد ثلاث سنوات من ذلك التاريخ عاد الى الحجاز بصحبة والده،وعندما آلت الامارة الى عمه عون الرفيق غادر البلاد منفياً الى العاصمة العثمانية عام ١٨٩٣ اثر خلافه مع الأخير،واصبح هناك عضواً في مجلس شورى الدولة ولم يعد الى الحجاز الا بعد توليه الامارة بين عامي(١٩٠٨-١٩١٦)، قبل قيادته للثورة العربية الكبرى،ينظر: عارف عبد الغني،تاريخ امراء مكة المكرمة، ص٨٤٢-٨٤٤.

(٦٩).علي حيدر باشا:هو من عائلة ذوي زيد وحفيد امير مكة المكرمة الاسبق عبد المطلب بن غالب،ولد في الاستانة عام ١٨٦٦،ولما برزت امكانياته الادارية لدى العثمانيين جعلوه وزيرا للأوقاف، ثم وكيل اول لرئاسة مجلس الاعيان، وبعد عزل الشريف حسين بن علي عن الامارة اثر ثورته على الدولة العثمانية عام ١٩١٦،عين اميراً على الحجاز برتبة وزير، وارسل الى هناك في الأول من تموز، الا انه لم يستطع ان يصل الى مكة المكرمة، بسبب اشتداد المعارك،بل بقي لفترة من الوقت في المدينة المنورة التي كان يدافع عنها القائد العثماني فخر الدين باشا،ثم انسحب الى الشام عام ١٩١٧، ومنها الى استانبول اخيراً، ينظر: المصدر نفسه، ص٨٤٥-٨٤٦.

(٧٠).طالب محمد وهيم، مملكة الحجاز(١٩١٦-١٩٢٥) دراسة في الاوضاع السياسية،البصرة،منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة،١٩٨٢، ص٣٤-٣٥.

(٧١).الامير عبدالله:هو الابن الثاني للشريف حسين، ولد في مكة المكرمة عام ١٨٨٢، نشأ وتعلم في استانبول، واصبح بعد اعلان الدستور العثماني عام ١٩٠٨ نائباً عن الحجاز في مجلس المبعوثان،وقدر له ان يقوم بدور رئيسي في المفاوضات السرية بين بريطانيا واييه التي ادت بالنهاية الى اعلان الثورة العربية الكبرى في ١٠ حزيران ١٩١٦ ضد الدولة العثمانية،وحين تأسست امارة شرقي الاردن عام ١٩٢١ اصبح اميراً عليها، ينظر:خير الدين الزركلي،الاعلام قاموس تراجم لاشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين،(د.م)، مطبعة كوستانتسوماس وشركاه، ط٢،١٩٥٩، ج٤، ص٢١١-٢١٢.

(٧٢).عبدالله بن الحسين، مذكراتي، القدس، مطبعة بيت القدس، ١٩٤٥، ص١٩-٢٠.

(٧٣).نوري السعيد،مذكرات نوري السعيد عن الحركات العسكرية للجيش العربي في الحجاز وسوريا ١٩١٦-١٩١٨،بيروت،الدار العربية للموسوعات، ط٢، ١٩٨٧، ص٨-٩.

(٧٤). محمد طاهر العمري الموصللي، تأريخ مقدرات العراق السياسية، بيروت، دار الراية البيضاء، ١٩٢٥، المجلد الاول، ص ١٧٧.

(٧٥). اسامة يوسف شهاب، الاتجاه الاسلامي في نهضة الشريف الهاشمي دراسة في الفكر السياسي للثورة العربية الكبرى وثائق ونصوص واسانيد، عمان، مركز اللغات في الجامعة الاردنية، ١٩٩٤، ص ٥٩.

(٧٦). كان ضابط ركن من اصل الباني، يؤمن بمبادئ الاتحاد والترقي ايماناً تاماً، وقد جمعت له الحكومة العثمانية سلطة الوالي وسلطة القائد العام للقوات المسلحة في الحجاز، لكي يقوض سلطة الشريف حسين على امارة مكة المكرمة ويحقق اكمال مشروع السكة الحديدية، لكن الاخير تمكن من افشال مخططاته تلك، وبضغط منه اقنع الباب العالي بأبعاده عن البلاد عام ١٩١٥ وتعيين الفريق غالب باشا بدلاً عنه لولاية الحجاز، ينظر: عارف عبد الغني، تاريخ امراء المدينة المنورة ١هـ - ١٤١٧هـ، دمشق، دار كنان للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٩٦، ص ٤٤١.

(٧٧). اسامة يوسف شهاب، المصدر السابق، ص ١١٤-١١٥.

(٧٨). انيس صايغ، الهاشميون والثورة العربية الكبرى، بيروت، دار الطليعة، ١٩٦٦، ص ٢٩.

(٧٩). عبدالله بن الحسين، المصدر السابق، ص ٨٤.

(80). Dearberg, Neil, Op.Cit, P.6.

(٨١). طالب محمد وهيم، المصدر السابق، ص ٤٢؛ عصمت برهان الدين عبد القادر، دور النواب العرب في مجلس المبعوثان العثماني (١٩٠٨-١٩١٤)، بيروت، الدار العربية للموسوعات، ٢٠٠٦، ص ١٦١.

(٨٢). عبدالله بن الحسين، المصدر السابق، ص ٨٩.

(٨٣). تقرير من القنصل البريطاني بالوكالة عبد الرحمن الى السر ل. ماليت (السفير البريطاني في القسطنطينية)، جدة، في ١١/مارس/ ١٩١٤، نقلاً عن: نجدة فتحي صفوت، الجزيرة العربية في الوثائق البريطانية (نجد والحجاز)، المجلد الاول ١٩١٤-١٩١٥، بيروت، دار الساقي، ط ٢، ٢٠٠٠، ص ٤٣٠-٤٣٣.

(٨٤). تقرير من القنصل البريطاني بالوكالة عبد الرحمن الى السر ل. ماليت (السفير البريطاني في القسطنطينية)، جدة، في ١٩/مارس/ ١٩١٤، نقلاً عن: المصدر نفسه، المجلد الاول ١٩١٤-١٩١٥، ص ٤٣٣-٤٣٤.

(٨٥). طالب محمد وهيم، المصدر السابق، ص ٤٣.

(٨٦). محمد حسين الزبيدي، مولود مخلص باشا ودوره في الثورة العربية الكبرى وتاريخ العراق المعاصر، بغداد، دار الحرية للطباعة، ١٩٨٩، ص ٥٨.

(٨٧). طالب محمد وهيم، المصدر السابق، ص ٤٣؛ موقف بني المرجة، المصدر السابق، ص ١١٤.

(٨٨). اريك زوركر، المصدر السابق، ص ١٧٢.

قائمة المصادر

أولاً: الوثائق المنشورة وغير المنشورة

1. The Document is the Property of His Britannic Majestys Government, Mr. Barclay to Sir Edward Grey, Inclosure 2 in No.1. September 28, 1906. P.149.

٢.

- أ. تقرير من القنصل البريطاني بالوكالة عبد الرحمن الى السر ل. ماليت (السفير البريطاني في القسطنطينية، جدة، في ١١/مارس/ ١٩١٤.
- ب. تقرير من القنصل البريطاني في بالوكالة عبد الرحمن الى السر ل. ماليت (السفير البريطاني في القسطنطينية، جدة، في ١٩/مارس/ ١٩١٤، نقلاً عن: نجدة فتحي صفوت، الجزيرة العربية في الوثائق البريطانية (نجد والحجاز)، المجلد الأول ١٩١٤-١٩١٥، بيروت، دار الساقى، ط٢، ٢٠٠٠، ٣٣٠-٣٣٤.

ثانياً: المراجع

العربية والمعرفة:

١. ابراهيم رفعت باشا، مرآة الحرمين او الرحلات الحجازية والحج ومشاعره الدينية، القاهرة، مطبعة دار الكتب المصرية، ١٩٢٥، ج٢.
٢. احمد السباعي، تاريخ مكة دراسات في السياسة والعلم والاجتماع والعمران، مكة، مطابع دار قريش، ط٣، ١٣٨٥هـ، ج٢.
٣. اريك زوكر، تاريخ تركيا الحديث، ترجمة: د. عبد اللطيف الحارس، مراجعة: سعد ضاروب، بيروت، دار المدار الاسلامي، ٢٠١٣.
٤. اسامة يوسف شهاب، الاتجاه الاسلامي في نهضة الشريف الهاشمي دراسة في الفكر السياسي للثورة العربية الكبرى وثائق ونصوص واسانيد، عمان، مركز اللغات في الجامعة الأردنية، ١٩٩٤.
٥. اسماعيل حقي اوزون جارشلي، امراء مكة المكرمة في العهد العثماني، ترجمة: خليل علي مراد، البصرة، مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، ١٩٨٥.
٦. اغسطس رالي، مسيحيون في مكة، ترجمة: رمزي بدر، لندن، شركة الوراق المحدودة، ٢٠٠٧.
٧. آفاسيلييف، تاريخ العربية السعودية، ترجمة: خيرى الضامن، جلال الماشطة، بيروت، دار الفارابي، ٢٠١١.

٨. اكمل الدين احسان اوغلو، الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، ترجمة: صالح سعداوي، استانبول، مركز الأبحاث للتاريخ والفنون والثقافة الإسلامية، ١٩٩٩، ج ١.
٩. السلطان عبد الحميد الثاني، مذكرات السلطات عبد الحميد الثاني، ترجمة وتعليق: محمد حرب، القاهرة، دار الانصار، ١٩٧٨.
١٠. السيد رجب حراز، الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب ١٨٤٠-١٩٠٩، القاهرة، المطبعة العالمية، ١٩٧٠.
١١. انتوني ناتنغ، لويل ثوماس، لورانس لغز الجزيرة العربية، تقديم: د. الحسيني الحسيني معدي، القاهرة، دار الكتاب العربي، ٢٠١٠.
١٢. انيس صايغ، الهاشميون والثورة العربية الكبرى، بيروت، دار الطليعة، ١٩٦٦.
١٣. توفيق علي برو، العرب والترك في العهد الدستوري العثماني ١٩٠٨-١٩١٤، القاهرة، دار الهنا للطباعة والنشر، ١٩٦٠.
١٤. جورج انطونيوس، يقظة العرب تاريخ حركة العرب القومية، ترجمة: د. ناصر الدين الاسدي، د. احسان عباس، بيروت، دار العلم للملايين، ط ٨، ١٩٨٧.
١٥. جيرالد دي غوري، حكام مكة، ترجمة: محمد شهاب، القاهرة، مطبعة مدبولي، ٢٠١٠.
١٦. حسين بن محمد نصيف، ماضي الحجاز وحاضره، القاهرة، مكتبة ومطبعة خضير، ١٣٤٩هـ، ج ١.
١٧. خليل اينالجيكا واخرون، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للدولة العثمانية، ترجمة: قاسم عبده قاسم، المجلد الثاني ١٦٠٠-١٩١٤، بيروت، دار المدار الاسلامي، ٢٠٠٧.
١٨. خير الدين الزركلي، الاعلام قاموس تراجم لاشهر الرجال والنساء من العرب والمستعربين والمستشرقين، (د.م)، مطبعة كوستانتينوماس وشركاه، ط ٢، ١٩٥٩، ج ٤.
١٩. زكي صالح، بريطانيا والعراق حتى عام ١٩١٤، دراسة في التاريخ الدولي والتوسع الاستعماري، بغداد، مطبعة العاني، ١٩٦٨.
٢٠. طالب محمد وهيم، مملكة الحجاز (١٩١٦-١٩٢٥) دراسة في الاوضاع السياسية، البصرة، منشورات مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة، ١٩٨٢.
٢١. عارف عبد الغني، تاريخ امراء مكة المكرمة من ٨هـ-١٣٤٤هـ، دمشق، دار البشائر للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٩٢.
٢٢. ———، تاريخ امراء المدينة المنورة ١هـ-١٤١٧هـ، دمشق، دار كنان للطباعة والنشر والتوزيع، ١٩٩٦.
٢٣. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، تاريخ العرب الحديث والمعاصر، الدوحة، دار المتنبى للنشر والتوزيع، ط ٣، ١٩٨٢.

٢٤. عبد العزيز محمد عوض، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا ١٨٦٤-١٩١٤، القاهرة، (د.مط)، ١٩٦٩.
٢٥. عبد الكريم محمود غرايبة، تاريخ العرب الحديث، بيروت، الأهلية للنشر والتوزيع، ١٩٨٤.
٢٦. عصمت برهان الدين عبد القادر، دور النواب العرب في مجلس المبعوثان العثماني (١٩٠٨-١٩١٤)، بيروت، الدار العربية للموسوعات، ٢٠٠٦.
٢٧. علي الوردي، لمحات اجتماعية من تاريخ العراق الحديث، بيروت، دار الراشد، ط٢، ٢٠٠٥، ج٣.
٢٨. كود كوندرا وآخرون، رحلات في الأردن وفلسطين، ترجمات ودراسات: سليمان موسى، عمان، دار ابن الرشيد للنشر والتوزيع، ١٩٨٤.
٢٩. لؤي بحري، سكة حديد بغداد برلين حتى عام ١٩١٤، بغداد، شركة الطباعة والنشر الأهلية، ١٩٦٧.
٣٠. لوتسكي، تاريخ الاقطار العربية الحديث، ترجمة: د. عفيفة البستاني، موسكو، دار التقدم، ١٩٧١.
٣١. محمد حسين الزبيدي، مولود مخلص باشا ودوره في الثورة العربية الكبرى وتاريخ العراق المعاصر، بغداد، دار الحرية للطباعة، ١٩٨٩.
٣٢. محمد طاهر العمري الموصلي، تاريخ مقدرات العراق السياسية، بيروت، دار الراية البيضاء، ١٩٢٥، المجلد الاول.
٣٣. محمد كرد علي، خطط الشام، بيروت، (د.مط)، ١٩٧١، ج٥.
٣٤. محمد ليبب البتوني، الرحلة الحجازية لولي النعم الحاج عباس حلمي باشا الثاني خديوي مصر، مصر، مطبعة الجمالية، ط٢، ١٣٢٩.
٣٥. مطلق البلوي، الوجود العثماني في شمال الجزيرة العربية ١٣٢٦-١٣٤١هـ/١٩٠٨-١٩٢٣م، بيروت، جداول للنشر والتوزيع، ٢٠١١.
٣٦. موفق بني المرجة، صحوة الرجل المريض، الكويت، مطابع دار الكويت للصحافة، ١٩٨٤.
٣٧. نبيل عبد الحي رضوان، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد فتح قناة السويس، جدة، (د.مط)، ١٤٠٣.
٣٨. نوري السعيد، مذكرات نوري السعيد عن الحركات العسكرية للجيش العربي في الحجاز وسوريا ١٩١٦-١٩١٨، بيروت، الدار العربية للموسوعات، ط٢، ١٩٨٧.

٣٩. يلماز اوزتونا، تاريخ الدولة العثمانية، ترجمة: عدنان محمود سلمان، استانبول، منشورات مؤسسة فيصل للتمويل، ١٩٩٠، مجلد ٢.

الإنكليزية:

1. Baker, Randall, King Husain and the kingdom of Hejaz, New york, 1979.
2. H.Karpat, Kemal, The Politicization of Islam: Reconstructing Identity , State , faith , and Community in the Late Ottoman State, New york, 2001.
3. Hogarth, D.G. Arabia, London, 1922.
4. Ochsenwald, Willam, Religion, Society and the State in Arabia the Hijaz Under Ottoman Control, 1840-1908, Columbus, 1984.
5. Pears, Sir Edwin, Life of Abdul Hamid, New York, 1973.
6. Philby, H.St. John, Saudi Arabia, London, 1968.
7. Shaw, Stanford J. Shaw, Ezel Kural, History of the Ottoman Empire and Modern Turkey, Cambridge, 1977, Vol, 2
8. Wyubrandi, James, A Brief History of Saudi Arabia, New York, 2010.

ثالثاً: الرسائل الجامعية

١. عزه علي آقبيق، دخول السكك الحديدية الى بلاد الشام اواخر الحكم العثماني واثارها السياسية والعسكرية والاجتماعية والاقتصادية ١٨٩١-١٩١٨، رسالة ماجستير (غير منشورة)، كلية الآداب والعلوم الانسانية، جامعة دمشق، ٢٠٠٥-٢٠٠٦.

رابعاً: البحوث والدراسات المنشورة وغير المنشورة.

العربية:

١. خالد حمود السعدون، مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز اسبابها، وتطوراتها خلال عامي ١٩٠٨ و ١٩٠٩، الدارة (مجلة)، الرياض، العدد ٢، السنة ١٤، اغسطس، سبتمبر، اكتوبر، ١٩٨٨.
٢. مؤلف مجهول، السكك العثمانية، المقتبس (مجلة)، دمشق، مجلد ٥، ١٩١٠.
٣. محمد كرد علي، سكة الحجاز، المقتطف (مجلة)، القاهرة، ج ١١، مجلد ٢٩، تشرين الثاني، ١٩٠٤.

الانكليزية:

1. Baldry, John Railway Projects in Yaman 1905-1921, The Arab Gulf (Periodical), Iraq, Center for Arab Gulf Studies University of Basrah, Vol. 14, No.1.
2. Dearberg, Neil, The Hejaz Railway, 2010.
3. Mansour, Johnny, The Hijaz-Palestine Railway and the Development of Haifa, Jerusalem Quarterly (Periodical), Jerusalem, The Institute for Palestine Studies, No. 28, 2006.
4. Orbasli, Aylin, Woodward, Simon, Conserving and Interpreting the Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia, (Unpublished).

Hijaz Railway and Sherifs of Holy Mecca (1900-1914)

**Historic Overview of Stages of Construction and
Opposing Attitude**

(Hijaz Railway,Idea and Construction, Opposing Attitude)

**Nazar alwan Abdallah,Ph.D.
History Department/ College of Education/The
University of Al-mustansiriya**