الخط الحجازي
سكة حديد دمشق - المدينة المنورة
(دراسة تاريخية)

د. ثعبان حسب الله علوان الشمري
المديريه العامة للتربية محافظة دمياط

الخلاصة

تعد الإصلاحات ومنها العمرانية في الدولة العثمانية من أهم الإنجازات التي قام بها بعض السلاطين العثمانيين، مثل هذا المشروع الاستراتيجي الخط الحجازي (سكة حديد دمشق- المدينه المنورة) الذي قام به السلطان عبد الحميد الثاني، بعد علامة مرضيه في مدلوله السياسي والاقتصادي الذي ترك بصمات في نفسية السلطان عبد الحميد وفي نفسية ومن الذين وقفوا معه في انجازه، بعض النظر عنا موقف بعض الدول الاستعمارية ومنها بريطانيا التي كانت تعيق لافolgات العمل وافشال تلك المشاريع لذا كان اختياري لهذه الدراسة كونها تحمل الكثير من الأهداف والمعاني والأهداف الخيرية لربط أبناء الدولة الواحدة ببعضها البعض، ولا سيما الأهداف السياسية والاقتصادية، وكان هذا المشروع حلمًا حقيقيًا تم انجازه في عهد السلطان عبد الحميد الثاني.

Abstract

The reforms, including the Urban in the Ottoman Empire of the most important achievements by some Ottoman sultans, but such a strategic project (Railway Damascus - Medina) carried out by the Sultan Abdul Hamid II, was a landmark in its significance the political and economic leaving fingerprints in the psyche Sultan Abdul Hamid and who stood with him in the completion of a project like this, some of the some of the colonial powers, including Britain, which was hindering and foil these projects so it was optional for this study because they carry a lot of goals and meanings charity to link sons one state to each other, especially the political goals and economic, and it was such a real dream projects have been accomplished during the reign of Sultan Abdul Hamid II.
المقدمة
قد تم بعض السلاطين العثمانيين أفضل المشاريع العمرانية لصالح إمبراطوريتهم التي امتدت في قارات (السيا - أوروبا - أفريقيا)، إذ دخل في كشف حكمها عدة قوميات مما تطلب القيام بإصلاحات واسعة وشاملة لحفاظ على ما وصلناه به من قوة في تلك المدة.

أعد السلطان عبد الحميد الثاني (1842-1908) مسؤولاً واعياً في إدارة التخطيط السياسي والعماري، إذ وضع مخططًا لإنجاز الخط الحجازي (سكة حديد دمشق - المدينة المنورة) موضوع الدراسة الحالية، وكان لهذا الإنجاز الكبير مشاركة السياسية والعسكرية والاقتصادية ولم يحظ بالاهتمام الكافي من قبل الباحثين والدارسين، لأن مثل هذه المواضيع لها أهميتها التاريخية من حيث عوامل القوة والاتحاد ضمن الأهداف التي كانت ترسمها الدولة الواحدة ولاسيما العوامل الدينية.

امتكر العمل بهذا المشروع ثماني سنوات وكانت تكتسي تموزته معمدمة على دعم وتمويل إسلامي، بعد أن أوضححة دعوة السلطان عبد الحميد أن هذا المشروع يهدف لراحة حاج بيت الله الحرام ويقوم به ثقافات الأمة وإنهاء حالات معاناتهم من طول السفر ومخاطر الصحراء وتعريضات وعوامل الجيولوجيا فعلاً على نمو وتطور بعض المدن والقصبات عمرانياً واقتصادياً والتي كانت في بداية قرر أنها ما تكون لمحطات استراحة بعد مرور الخمس عشرة.

بزوغ هذا المشروع الاستراتيجي مصلحة كثير من الدول الاستعمارية وفي مقدمتها بريطانيا إذ حاولت قوية مثل هذا المشروع، لكن ارادة الله وإصرار السلطان عبد الحميد حققت لهذا الإنجاز الكبير مأربه.

انبعث الباحث منهجاً تاريخياً قامياً على أساس التحليل التاريخي واستقراء بعض مقامات الأحداث ومعطياتها الفكرية والسياسية وتحليلها، لأن دراسة مثل هذه تتطلب اتباع منهج توصيف الحدث ومكافحة بالأخبار الأخرى للوصول إلى الحقيقة التاريخية ورسم انجاز مثل هذه المشاريع الاستراتيجية.

وبناء على ما نقدم تم تقسيم البحث إلى مقدمة وأربعة محاور وخلانتها، تناولنا في المقرر الأول التعريف بمشاريع الاستراتيجية والاستقرارhootقطع تتفاوت المشروع وأهدافه الرئيسية، في حين خصصنا المقرر الثاني لخطوات تنفيذ المشروع ووحدات الصرف الحالي، أما المقرر الثالث فقد ركز على استكمال المشروع وأهم المعوقات، فيما تحدث المقرر الرابع عن النهايات الأخيرة للمشروع في مدة احتفالات ثورة عام 1916، وختتم الدراسة بالخلاصات التي أعطت صورة ناصعة لمثل هذه الدراسة التاريخية.
الخط الجاهز سفحة حديقة دمشق - المدينة المنورة (ورقة تأريخية)

الخط الجاهز سفحة حديقة دمشق - المدينة المنورة (ورقة تأريخية)

المحور الأول: إستراتيجية الخط الجاهز ومقومات التنفيذ

وضع السلطان عبد الحميد الثاني إستراتيجية لتنفيذ مشروع الخط الجاهز (سكة حديد دمشق - المدينة المنورة) انطلاقاً من معطيات عدة تأتي في مقدمته (1):

1- ربط أجزاء الدولة العثمانية المتباينة عن بعضها البعض وهذا الأمر ساعد على نجاح فكرة الجامعة الإسلامية.
2- ضمان تنفيذ سلطة الدولة المركزية في الولايات العثمانية وخاصة البعيدة عنها، مع وجب الانتشار في الدفاع عن الخلافة بتقديم المال والرجال.
3- إثارة الجو الحماسي وإطلاق المشاريع الروحية بين السلطان ورعيته معمداً في ذلك على أهمية المشروع ومردوداته الإيجابية على المسلمين، ولذا كان الدعم لهذا المشروع ذو صيغة إسلامية.
4- تسهيل مهمة الدفاع ونقل المعدات والقوات في الجهات التي تتعرّض للعدوان والمنزلة بارسال الجيش العثماني إلى الحدود المصرية ومناطق سواحل البحر الأحمر.

لاشك أن هذا المشروع الجبار سيقوم باختزال الوقت والجهد بأقل التكاليف، حين كانت تستغرق رحلة الحجاج والمسافرين أكثر من أربعين يوماً وفي حالة سلاوك البحر كانت الرحلة تستغرق أكثر من أسبوعين (2)، فضلاً عن تحقيق متطلبات الأمان والسلام للعاصب والراحة في الوقت الذي كان يتعرض الساكمون إلى الغزو والنهب من البدو مع تحمل قسوة الصحراء ومؤثراتها (3)، ولكن بعد انجازه اختصر الوقت إلى خمسة أيام فقط (4)، كما ساهم المشروع في نقل الإفكار لإنشاء المدن الواقعة على طول الخط وعزز التبادل الثقافي بين العاصمة العثمانية والولايات التابعة لها (5).

وأكد السفير البريطاني في القدس في عام 1907 أهمية الخط في الجانب العمراني إذ سهل وصول المسلمين وتحقيق غلاباتهم بأداء فريضة الحج وهذا الأمر بدون شك هو من نجاح أفكار السلطان عبد الحميد الثاني الذي تبوأ مكانه العالية في نفوس المسلمين (6)، كما عمق انجاز هذا الخط الكثير من الأطر الثقافية والاجتماعية ونمو البترول الحضاري بين مركز القرار لحكومة اليابان العالى والولايات العربية وجعلها تحظى بالاهتمام المباشر كما كان لهذا المشروع انعكاسات إيجابية على الدولة العثمانية والولايات التابعة لها.
الخط الحجازي سكة حديد دمشق - المديننة المنورة (خريطة توضيحية)

خريطة سكة حديد الخط الحجازي
(من دمشق إلى المديننة المنورة)

نقل عن موفق بني المرجع.
الخط الحجازي: صفحات حمص- المدينة المنورة (دراسة تاريخية)

المحرر الثاني: خيارات التنفيذ وحسابات الصرف المالي

في بداية عام 1900 بدأت الخطط الأولى في تنفيذ مشروع الخط الحجازي سكة حديد (دمشق المدينة المنورة)، حيث تشكلت لجنة بعثة السلطان عبد الحميد الثاني الإشراف على تنفيذ المشروع. وكانت اللجنة الأولى برئاسة عزت باشا العابد وهي من أهل الشام الذي نجح في القرب من طموحات وخطوات السلطان عبد الحميد، إذ أصبح مستشاراً في الشؤون العربية، وأدى الشيخ أبو الهدى الصبادي الخليفي (8)، دوراً هاماً في المشروع. (6)

اما اللجنة الثانية فقد كانت برئاسة والي الشام حسن ناظم باشا، وكان مقرها في دمشق، وتم تنسيق العمل بين اللجان في التنفيذ، كما كلف بعض المهندسين المسلمين بمسح المنطقة التي تمر بها الخط، وأي بين دمشق والمدينة المنورة، واعتمد المهندسين المسلمون على خبراتهم ولم يعتمدوا على الخبرة الأجنبية في تنفيذ ذلك المشروع (9)، وكانت فرنسا قد طلبت المشاركة لنفس الامور. قال ((إن السكة الحديدية المذكورة أيت ابادات المسلمين فلا يجوز لنا أن نعهد تشغيلها إلى مدير لاجنبي)) (11).

وفي هذا الصدد اشترت بعض الروايات إلى مشاركة بعض المهندسين الألمان في تنفيذ مثل هذه المشاريع وذلك بسبب التقارب الحاصل آنذاك في المجالات الاقتصادية والعسكرية بين القيادات الألمانية والعثمانية (12).

بلغ طول الخط المكلف به العمل (900) ميل وسجلت به التكاليف متمثلة في القطار والعربات والوسائل المعتمدة في ذلك بحوالي أربعة ملايين وثلاثين وثلاثة وثمانين ألف ليرة عثمانية (13)، وذلك حدد مسار الخط الحجازي بصفة عامة الطريق القديم الذي تملكه قوات الحجاج ولم يعد عنه إلا في بعض المناطق الوعرة، وفضلًا عن ذلك تم تكاثر قوات عسكرية لحماية العاملين والمهندسين في المشروع من الغزوات التي تثيرها قبائل البيوت بين مدة وآخرة (14)، وتضافت وتاثرت العمل واستمرته حيث وصل متوسط الانجاز السنوي حوالي (182) كم وهو معدل مرتبط جداً آنذاك مقارنة بمعادلات الانجاز للمشاريع الأخرى مثل التنقيب عن المعادن في حياة الدولة العثمانية فضلاً عن مشاريع بناء المدارس العسكرية والبحرية (15).

وعندما أعلنت السلطات العثمانية الحاجة لزيادة نوعية مشاريع مثل هذا المشروع، كان السلطان عبد الحميد على رأس قائمة المثيرين، حيث بلغت تبرعاته خمسين ألف ليرة من دخله الخاص، كما تقرر دفع مائة ألف ليرة من صندوق المخزون وآسست الجمعيات في مثل هذا المشروع الخيري وتساقب المسلمين من كل صوب للإجادة والمشاركة على إنشاء ذلك الخط (16).
الخط المبكر سفحة حديث حمص - المدينة المنورة (جريدة تاريخية)

وفي الوقت نفسه فرضت الدولة العثمانية وعلى جميع الولايات التابعة لها ضريبة خاصة على هيئة طابع بردي وهي بصورة غير مباشرة وتعتبر مشاركة في تمويل المشروع (17)، وشاركت في التبرعات شخصيات هامة ولها شأن كبير في الدولة العثمانية مثل الصدر الاعظم وزينب الحربية حسين باشا وزينب التجارة والجيش ذهني باشا، كما نذكر في التبرعات موظفو الشركات منهم موظف شركة السياحة العثمانية وموظف الدولة العملية وموظفو الولايات مثل بروت ودمشق وحلب وبورصة وغيرها (18).

ولا ننسى دور الصحافة التي كان لها دوراً مؤثراً في نفس الجماهير، ومثل هذه الصحافة، الصحافة المصرية، إذ دعمت المشروع بحماس واندفاع شديدين، وذكرت جريدة السواعد (19)، حول حجم التبرعات التي جمعته وكن مدراها حتى عام 1904 الثلاثة آلاف ليرة عثمانية، وكمذا أثبتت في الحملة الإعلامية أيضاً جريدة البلد والراصد وشكت لجان التبرعات بهذا الخصوص في كل من القاهرة والإسكندرية وغيرها من المدن التابعة للدولة العثمانية، فضلاً إلى ذلك مساهمة مسلمي بعض الدول الإسلامية منها الهند وهم أكثر مسلمي العالم تبرعاً للمشروع.

وأيضاً إيران، إذ بيع شاه إيران (20)، بمبلغ مداره (50.000) ليرة عثمانية (21).

المحور الثالث: مراحل استكمال المشروع والعقبات التي واجهته

تواصل العمل في هذا المشروع بعدة قتار بسنين، إذ بدأ العمل فيه في ربيع عام 1901 حتى خريف عام 1908، وافتتح بوصول أول قطار إلى محطة سكة الحديد من دمشق إلى المدينة المنورة يوم 23 أب 1908 وسط الأثار والإبهامات الرسمية من قبل السلطات العثمانية والمدن والمماليك التي مرت بها القطار، كما جمع هذا المشروع من أفكار المنتجات التي قام بها السلطان عبد الحميد الثاني (22)، وانه تحقق حلم من إصلاح الملايين من المسلمين في انهاء الإمبراطورية العثمانية، واقتصر القطار في رحلته التي استغرقت خمسة أيام، كما حتفت في ذلك اليوم التاريخي لحد اداء فريضة الحج المقدسة لدى المسلمين البعدين عن المدينة المنورة (23).

بلغ عدد العمال المشتركون في المشروع عام 1907 أكثر من 7500 عامل في حين كان إجمالي التكاليف للمشروع أربعة ملايين ونصف من ثلاثة وخمسمائة ألف ليرة عثمانية وتم اتمام ذلك المشروع في زمن وتكاليف أقل مما لو قامت به شركة من أجنبية على أراضي الدولة العثمانية (24).

وواجهت المشروع عقبات كثيرة كان في مقدمتها العوائق المالية والطبيعية والسياسية، وكانت كل عقبة تتمثل بما يلي:
العقبات المالية:

كانت تتمثل بضم集成电路 المشروع والتي قدرت بـ (أربعة مليون ومتان وثلاثة وثمانون ألف ليرة عثمانية) هذا من جانب ومن جانب أخرى الازمة المالية التي واجهتها الدولة العثمانية نتيجة للاعترافات المستمرة حول الحدود ومن بين الروس وهذا مما أدى إلى قيام الحرب بينهما (25)، وهذا ما أربك ميزانية الدولة العثمانية نتيجة الحرب وما طلعت تحل من المتطلبات الحربية (26).

العقبات الطبيعية:

كانت العقبات الطبيعية هي الأخرى ذات تأثير كبير، إذ شككت ندرة المياه عاناؤها واضحاً، ولكن استطاعت الكورسات الهندسية من التغلب على هذه الاعتكافات وذلك بحرف الإبارات وإدارتها بواسطة المصبات البحرية ومن الصواعق الأخرى وجود كميات هائلة من الرمال المتركة التي تعرض صلات الأحذار للخطر، وتؤدي إلى انقطاع الحركة بتحريك الخطر عن مكانها، وتم السيطرة على هذه الاعتكافات الأخرى وذلك بإضافة طبقة من الصولفات على الأرزة المتركة وبناء سد جزيئ ضعيف يمتد موازياً للخط الحجازي ليحول دون خطر تغطيته بالرمال المتركة واما بشأن صعوبة تمويل الوقود فقد تم استيراده من الخارج (27).

العقبات السياسية:

تعد هذه العقبات من أهمها، لأن بعض الدول وخاصة بريطانيا كانت تريد أن تقضي على مثل هذا المشروع من بداية، إذ وضع بعض العراقيل وساهمت في تعطيله، منها حملات جمع التبرعات للمشروع (28)، والمشاريع الأخرى (29)، كما اخذت تراقب اقامة اعمال العمل في مشروع سكة الحديد (30)، وخلال عام 1908 وصل الخط الحدي إلى المدينة المنورة وكان في الحسبان مدة إلى مكة المكرمة، لكن توقف العمل بهذا المشروع وذلك خشية الشريعة حسين بن علي (31)، على سلطانه في الحجاز من بطلة الدولة العثمانية، لذا قام لعزلة من المشروع إلى مكة، إذ كانت مقر سلطاته (32).

المكور الرابع: المشروع الحجازي وثورة الشريف حسين عام 1916:

نتيجة الفعاليات العسكرية وما قامت بها ثورة الشريف حسين وتوسيعها في حدود الجزيرة العربية وبلاد الشام وقد رمت تلك احداث المعارك بقتلى على أية تنفيذ المشروع وكما هو موضح في اماكن الاعتدال التالية:

1- المدينة المنورة:

في بداية تشرير الأول عام 1916 قامت مجموعة من رجال الأمير فيصل بن الشريف حسين بتحري قسم من تلك السكة الحديدية شمال المدينة المنورة، وكذلك عمل الأمير فيصل إلى إنشاء خطوط كهربائية متمثلة بتعليم فرق من رجال الفيال الذين يقاتلون في جيش ما كفية استعمال السليمانية
الخط العصابي سفحة حيدر حمص - المدينة المنورة (حولاء تأريخية)

دُعيت حضرة عمان السامية

بتخريب خطوط السكك الحديدية وحجرها تخريباً فنياً وذلك كي لا يستفيد منها العدو ضد حركاته العسكرية (33).

وقد استطاعت الحامية العثمانية موافقة المقاومة ضد قوات الشريف وابنه فيصل، لذلك لجأ الشريف حسين بتنفيذ مشروعة ضبط الاستخبارات البريطاني لورنس (34) إلى تخريب الخط الحجازي ونسف جسوره وانزجار قصابه بوضع بعض الألغام لدميره، وهذا مما يعرقل الإمدادات العثمانية الثلاثية من سوريا إلى الحجاز عن ذلك الخط (35).

وهنا على صعيد آخر، كتب الأمير عبد الله من تخريب السكة الحديدية ونسف قطارها بأكمله وهو ماراً في قصبة الطويروه (36)، وهو ضمن الخط الحجازي (37)، وفي الوقت نفسه استولى جيش الأمير فيصل على منطقة العلا، ثم اندفع الجيش إلى تخريب الخطوط الحديدية بين مناطق دار الحجر وقسم من صفاء تخريباً تمامًا (38).

ولا تستطيع القول أن الشريف حسين كان في ذهن أن هذا الخط يمثل اتجاهًا سلبيًا على الحجاز ولم يكن يدرك اتجاهات هذا الخط المتماثلة بالجوانب الإنجابية ومنها الدينية.

وقد نشرت جريدة القلم الحجازي نسخة من الفرقية المتماثلة بالهجوم الذي قام به سمو الأمير عبد الله حول الهجوم على محطة أبي نعيم وتحطيم قطع وواجه فيها (هاجمت سرايا قوات شاقر بن زيد التابعة لقوات الشريف حسين بن علي)، وأفادت بتخريب محطة أبي نعيم واطلاق نفاذه تهجم المار بثقل السكة الحديدية وكان القطار مؤلف من سبعة عربات فدمره تدميراً كاملاً (39).

2- القيادة:

وفي أحداث العقبة قام الشريف ناصر بن الحسين بعدة هجمات على محطات السكك الحديدية وقناطرها وحوارها الخط الحجازي نفسه بحوار مدنية (معان) في أقليم حوران أيضاً فدمروها كاملاً، وكانت الإمدادات تتقلل بها من جميع ابناء القبائل العربية، ولكن الميدان أنتقل بعد سقوط بلاد الشام إلى سقوط العقبة (40).

3- تبوك:

تقدم الجيش العربي نحو مدينة تبوك عقب تخريب السكة الحديدية من شمالها واستولى جيش الأمير فيصل على قلعة (القطارنة) وتم اسر (45) جندياً بينهم ثلاثة ضباط وعشر ما فيها من أوراق وثائقية وبدلاً من القنابل وسكة (السكيلا) (41)، وقامت سرية أخرى من جيش الأمير فيصل فهاجمت السكة الحديدية من منطقة (الدرة) (42) إلى (مدينة معان) فحولت قطارات بعض مساعدات النقل ودأب إلى انقطاع السير على السكة المكرورة، وكذلك نسف قطار آخر كان متجهاً من (مدينة معان) إلى (عمان) (42).
الخط الحربي سفحة حديقة دمشق - المدينة المنورة (جريدة تأريخية)

4- مدينة معان:

تواصلت جريدة القبلة الحجازية في نشر الأخبار حول تحرير محطة (عدين الحج) جنوب معان، وتحرير السكة الحديدية وذكرت أن جيش الأمير فصل استطاع السيطرة على محطات (الطريفات) و(عدين الحج) و(وادي الغول) و(الرملة) و(قل النضج). وكان تحرير مدينة معان على وفق خطة محاكمة رسمها جيش الشريف حسين بحركاته تمثل بارسال حملة قوية من الجيش النظامي ومنطوقين من العدو وكان هدفها قطع السكة الحديدية من شمال مدينة معان وارسال حملة أخرى مثلها إلى الجنوب بالمهمة نفسها المشار إليها وكذلك انطلاق كما الامدادات الآثائية من مدينة معان عند قيام الهجوم، ثم الاتصال بين جيش البريطاني بقيادة الجنرال اللنبي، والجيش العربي بقيادة الأمير فصل، وكانت نتيجة المعركة لصالح قوات الشريف حسين، إذ تم اسر (415) من الجيش العثماني والحقوا خسائر كبيرة من القتلى والجرحى وتم تدمير أربعة محطات من سكة الحديد، كما تم تحرير الألف الأمطار من قضاءن هذه السكة وعدد كبير من الجسور عليها.

وفي نهاية الحرب العالمية الأولى جرت محاولات عديدة لإعادة نشاط وفاعليه هذا الخط على اثر ما قامت به ثورة الشريف حسين وأبناءه بمساعدة القوات البريطانية، إلا إن هذه المحاولات فشلت بسبب ضعف الإمكانيات العربية وعدم حماسة ولا الأمير في إداره الدولة العربية لإعادة النشاط، لذلك توقف العمل، كما أكدوا المؤتمر الذي عقد في مدينة الرياض عام 1955.

هكذا كانت ثورة الشريف حسين بن علي، إذ خلفت الكثير من التقدم في البنية التحتية ومنها تدمير الخط الحجازي الذي كان أحد انجازات المهبة للسلطان عبد الحميد الثاني، وكانت منجية كـ الحديج الأثاث من احتواء الدولة العثمانية لتأديتها فريضة الحج عبر الخط الحجازي، بعد أن صرفت عليه الدولة العثمانية مبالغ طائلة وجهود كبيرة وتم إكماله في ثمانية سنين، لكن الحرب القت بطلالها وانعكاسها في تدمير مثل هذا الخط، ولا ننسى طروح بعض الدول الاستعمارية ومنها بريطانيا، والتي كانت غابتها منذ البدء تدمر خط سكة الحديد (الخط الحجازي).
الهوامش:

(1) موقع مي البركة، موقع من الأزبك في ساحة حمص، دار المارتين، ط.9، 1996 ص، 113، سلسلة مسيرة المعركة، معرفة العروبة.
(2) جورج الطليubi،没收 السلمية، دار التحرير، بيروت، 1970 ص، 143.
(3) مصطفى عمار، دار العلم، مسرح المليء، ص، 143.
(4) عبد الغني محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
(5) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(6) جورج الطليubi، المعركة بين النصر، ص، 143.
(7) عبد العزيز محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
(8) جورج الطليubi، المعركة بين النصر، ص، 143.
(9) مصطفى عمار، دار العلم، مسرح المليء، ص، 143.
(10) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(11) عبد العزيز محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
(12) جورج الطليubi، المعركة بين النصر، ص، 143.
(13) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(14) مصطفى عمار، دار العلم، مسرح المليء، ص، 143.
(15) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(16) عبد العزيز محم محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
(17) جورج الطليubi، المعركة بين النصر، ص، 143.
(18) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(19) عبد العزيز محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
(20) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(21) عبد العزيز محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
(22) جورج الطليubi، المعركة بين النصر، ص، 143.
(23) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(24) مصطفى عمار، دار العلم، مسرح المليء، ص، 143.
(25) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(26) عبد العزيز محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
(27) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(28) عبد العزيز محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
(29) أوبرخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، دار الفكر، بيروت، 1987، ص، 234.
(30) عبد العزيز محمد عيسى، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، الدار البيضاء، 1950.
الخط الجاهلي: سماء حديق حمص - المدنية المنورة (دراسة تاريخية)

6. تقريبة enthusiastل عبران الشافعي

(26) على محمد العمري، المصدر السابق، ص 468.
(27) مهدي تقي، المصدر السابق، ص 155.
(28) مصطفى عنان، المصدر السابق، ص 3.
(29) كتاب مكة في مكة البارزة، المصدر السابق، ص 450.
(30) أحمد محمد زيدان، المصدر السابق، ص 226.
(31) خالد حسن بن علي بن محمد بن عيسى البحلمي وصل. هذه المقالة للثورة إلى الحكمة المفتوحة على سبيل المجمع يثنى على بن أبي طالب (البي) وقد غنى عام 1908 شرفة المصدر الماركسي كان ابناه، واشترك في ثورة ضد الحكم التركي أبنا الحرب العالمية الأولى. وأعلن ثورة في المجلة عام 1916 وتأتي للنسبة ولكن على الجلاب،= "وإنا لله ونستعين على نعمة الله". لتعرض أبناه عبد الله إبراهيم على إمارة شرق الأدن، وأسلم مرآة على العراق تحت حكم الإمبراطورية الألمانية، ينظر: جمال مصطفى مراد، ملك العراق، الملكة الثقافية، د. د 294 رقم 334، مطبوعة النادر، المصدر السابق، ص 720.
(32) محمد علي، المصدر السابق، ص 468
(33) مهدي تقي، المصدر السابق، ص 32.
(34) نصيف علي، المصدر السابق، ص 95.
(35) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(36) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(37) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(38) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(39) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(40) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(41) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(42) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(43) جمعية محترمًا تقع في جنوب مدينة معان وكلا الاستيلاء عليها مقاطعة على المكتبة لجامعة معان، نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(44) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(45) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(46) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(47) نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.
(48) جمعية محترمًا تقع في جنوب مدينة معان وكلا الاستيلاء عليها مقاطعة على المكتبة لجامعة معان، نور بن يس، المصدر السابق، ص 38.

مجلة كلية التربية الأساسية، المجلد 19، العدد التاسع والسبعون
المصادر

الموسوعات:
- عبد الوهاب الكبالي وآخرون، الموسوعة السياسية، ج1، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 1986.
- محمد شفيق غريبال، الموسوعة العربية المبيرة، دار النهضة العربية، لبنان، 1965.
- الكتب العربية والمرجعية:
  - إبراهيم خليل، تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني (1516-1916)، جامعة الموصل، 1983.
  - أحمد عبد الرحمان خطيب، تاريخ مصر السياسي، ط1، سلسلة المعارف الإسكندرية، 1967.
  - إبراهيم، أصول التاريخ العثماني، ط2، دار الشرقي، 1982.
  - الن تلالي، تاريخ الحركة الصهيونية (تحليل الدبلوماسية الصهيونية 1917-1947)، ط1، بيروت، 1966.
  - إبراهيم علي، السلطان عبد الحميد الثاني، حياته وأحداث عصره، دار الآثار، ط1، 1987.
  - جورج الطوفاس، فقه العرب، مترجم الدكتور إحسان عباس والدكتور ناصر الدين الأسد، دار العلم، بيروت، 1978.

جمال مصطفى مروان، ملك العراق، المكتبة الشرقية، د.ت.
- ساطع الحضري، البلاد العربية والدولة العثمانية، دار العلم للملابس، بيروت، ط1، 1960.
- سليمان فهمي، في عصر النهضة، بغداد، 1952.
- سليمان موسي، الحركة العربية - مسيرة المرحلة الأولى للنهضة العربية الحديثة، دار النهار للنشر، بيروت، 1970.

عبد العزيز محمد عوض، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، القاهرة، 1969.
- علي الوردي، نماذج إدارية من تاريخ العراق الحديث، ج3، بغداد، 1974.
- علي محمد السراي، الدولة العثمانية، عماد النهوض والسيطرة، دار المعرفة، بيروت، ط2، 2005.
- عمر عبد العزيز عمر، تاريخ الشرق العربي (1516-1922)، دار المعرفة، الإسكندرية، د.ت.
- فلاديمير لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديثة، مترجمة عبد الستار، دار التقدم، موسكو، 1971.
- محمد حرب، السلطان عبد الحميد الثاني، دار القلم، ط1، 1990.
- موفق بني المرة، صحوة الرجل المريض، دار البيارق، ط2، 1996.

الدوريات:
- جريدة القبلة الحجازية، العدد 67، نيسان 1917.

الرسائل والدراسات:
- نبيل سعيد وهاب الخالدي، جريدة القبلة الحجازية (1918-1919) دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة بيروت، 2004.

شبكة الإنترنت:
- مصطفى عاشور، سكة حديد الحجاز - حلم عائشة السراب

www.google.com