

الخط الحجازي

سكة حديد دمشق - المدينة المنورة

(دراسة تاريخية)

د. ثعبان حسب الله علوان الشمري

المديرية العامة لتربية محافظة دبالى

الخلاصة

تعد الإصلاحات ومنها العمرانية في الدولة العثمانية من أهم الانجازات التي قام بها بعض السلاطين العثمانيين، مثل هذا المشروع الاستراتيجي الخط الحجازي (سكة حديد دمشق - المدينة المنورة) الذي قام به السلطان عبد الحميد الثاني، يعد علامة مضيئة في مدلوله السياسي والاقتصادي الذي ترك بصمات في نفسية السلطان عبد الحميد وفي نفسية ومن الذين وقفوا معه في انجازه، بعض النظر عن موقف بعض الدول الاستعمارية ومنها بريطانيا التي كانت تعيق لافشال العمل وإفشال تلك المشاريع لذا كان اختياري لهذه الدراسة كونها تحمل الكثير من الأهداف والمعاني والأهداف الخيرية لربط أبناء الدولة الواحدة ببعضها البعض، ولاسيما الأهداف السياسية والاقتصادية، وكان هذا المشروع حلما حقيقيا 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

قدم بعض السلاطين العثمانيين أفضل المشاريع العمرانية لصالح إمبراطوريتهم التي امتدت في قارات (آسيا - أوربا - إفريقيا)، إذ دخل في كنف حكمها عدة قوميات مما تطلب القيام باصلاحات واسعة وشاملة بهدف الحفاظ على ما وصلوا اليه من قوة في تلك المدة.

أعد السلطان عبد الحميد الثاني (1842-1908) انموذجاً واعياً في إدارة التخطيط السياسي والعمراني، إذ وضع مخططاً لانجاز الخط الحجازي (سكة حديد دمشق - المدينة المنورة) موضوع الدراسة الحالية، وكان لهذا الانجاز الكبير مدلولاته السياسية والعسكرية والاقتصادية ولم يحظ بالاهتمام الكافي من قبل الباحثين والدارسين، لان مثل هذه المواضيع لها أهميتها التاريخية من حيث عوامل القوة والاتحاد ضمن الاهداف التي كانت ترسمها الدولة الواحدة ولاسيما العوامل الدينية.

امتد العمل بهذا المشروع ثماني سنوات وكانت تكاليف تمويله معتمدة على دعم وتمويل اسلامي، بعد أن اوضحت دعوة السلطان عبد الحميد أن هذا المشروع يهدف إلى راحة حجاج بيت الله الحرام ويقدم لهم التسهيلات والامان وانهاء حالات معاناتهم من طول السفر ومخاطر الصحراء وتعرضات وغزوات البدو فضلاً على نمو وتطور بعض المدن والقصبات عمرانياً واقتصادياً والتي كانت في بدايتها أقرب ما تكون إلى محطات استراحة بعد مرور الخط عندها.

ناهض هذا المشروع الاستراتيجي مصالح كثير من الدول الاستعمارية وفي مقدمتها بريطانيا إذ حاولت عرقلة مثل هذا المشروع، لكن ارادة الله واصرار السلطان عبد الحميد حققت لهذا الانجاز الكبير مأربه.

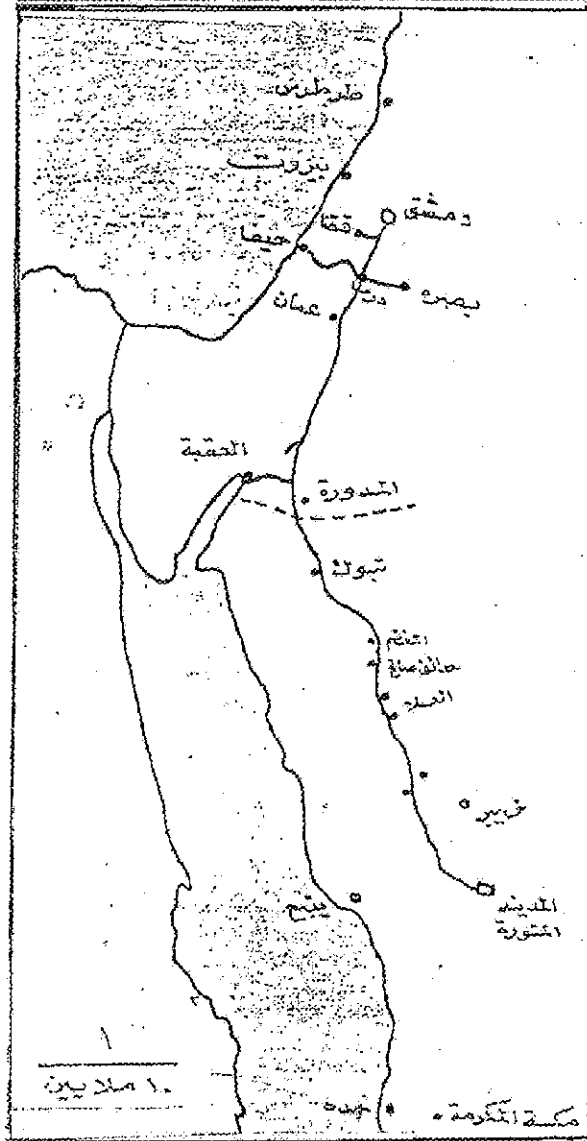
اتبع الباحث منهجاً تاريخياً قائماً على اسس التحليل التاريخي واستقراء بعض مقومات الاحداث ومعطياتها الفكرية والسياسية وتحليلها، لان دراسة مثل هذه تتطلب اتباع منهج توصيف الحدث ومقارنته بالاحداث الأخرى للوصول إلى الحقيقة التاريخية ورسم انجاز مثل هذه المشاريع الاستراتيجية.

وبناء على ما تقدم تم تقسيم البحث إلى مقدمة واربعة محاور وخاتمة، تناولنا في المحور الأول التعريف باستراتيجية المشروع واهدافه الرئيسية، في حين خصص المحور الثاني لخطوات تنفيذ المشروع ووحدات الصرف المالي، اما المحور الثالث فقد ركز على استكمال المشروع واهم المعوقات، فيما تحدث المحور الرابع عن النهايات الخيرة للمشروع في مدة احداث ثورة عام 1916، وختمت الدراسة بالخلاصة التي اعطت صورة ناصعة لمثل هذه الدراسة التاريخية.

المحور الأول: إستراتيجية الخط الحجازي ومقومات التنفيذ

- وضع السلطان عبد الحميد الثاني إستراتيجية لتنفيذ مشروع الخط الحجازي (سكة حديد دمشق - المدينة المنورة) انطلاقاً من معطيات عديدة تأتي في مقدمتها⁽¹⁾:
- 1- ربط أجزاء الدولة العثمانية المتباعدة عن بعضها البعض وهذا الأمر ساعد على نجاح فكرة الجامعة الإسلامية.
 - 2- ضمان تنفيذ سلطة الدولة المركزية في الولايات العثمانية وخاصة البعيدة عنها، مع وجوب الاشتراك في الدفاع عن الخلافة بتقديم المال والرجال.
 - 3- إثارة الجو الحماسي وإطلاق المشاعر الروحية بين السلطان ورعيته معتمداً في ذلك على أهمية المشروع ومردوداته الايجابية على المسلمين، ولذا كان الدعم لهذا المشروع ذو صبغة إسلامية.
 - 4- تسهيل مهمة الدفاع ونقل المعدات والقوات في الجهات التي تتعرض للعدوان والمتمثلة بإرسال 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 سلوك البحر كانت الرحلة تستغرق أكثر من أسبوعين⁽²⁾، فضلاً عن تحقيق متطلبات الأمان والاطمئنان والراحة في الوقت الذي كان يتعرض السالكون إلى الغزو والنهب من البدو مع تحمل قساوة الصحراء ومؤثراتها⁽³⁾، ولكن بعد انجازه اختصر الوقت إلى خمسة أيام فقط⁽⁴⁾، كما ساهم المشروع في نقل الافكار لابناء المدن الواقعة على طول الخط وعزز التبادل الثقافي بين العاصمة العثمانية والولايات التابعة لها⁽⁵⁾.
- وأكد السفير البريطاني في القسطنطينية في عام 1907 أهمية الخط في الجانب العمراني إذ سهل وصول المسلمين وتحقيق غاياتهم بأداء فريضة الحج وهذا الأمر بدون شك هو من نضج أفكار السلطان عبد الحميد الثاني الذي تبوأ مكانته العالية في نفوس المسلمين⁽⁶⁾، كما عمق انجاز هذا الخط الكثير من الأطر الثقافية والاجتماعية ونمو التطور الحضاري بين مركز القرار لحكومة الباب العالي والولايات العربية وجعلها تحظى بالاهتمام المباشر كما كان لهذا المشروع انعكاسات ايجابية على الدولة العثمانية والولايات التابعة لها.

(٢١) خارطة توضح معالم الخط الحجازي



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

(٢١) نقل عن موفق بني المرجه .

المحور الثاني: خطوات التنفيذ وحسابات الصرف المالي

في بداية عام 1900 بدأت الخطوات الأولى في تنفيذ مشروع الخط الحجازي سكة حديد (دمشق المدينة المنورة)⁽⁷⁾، حيث تشكلت لجنتان بعد قرار السلطان عبد الحميد الثاني الإشراف على تنفيذ المشروع، وكانت اللجنة الأولى برئاسة عزت باشا العابد وهو من اهل الشام الذي نجح في التقرب من طموحات وخطوات السلطان عبد الحميد، إذ أصبح مستشاراً في الشؤون العربية، وأدى الشيخ أبو الهدى الصيادي الحلبي⁽⁸⁾، دوراً هاماً في المشروع⁽⁹⁾.

اما اللجنة الثانية فكانت برئاسة والي الشام حسين ناظم باشا، وكان مقرها في دمشق، وتم تنسيق العمل بين اللجنتين في التنفيذ، كما كلف بعض المهندسين المسلمين بمسح المنطقة التي يمر بها الخط أي بين دمشق والمدينة المنورة، واعتمد المهندسون المسلمون على خبراتهم ولم يعتمدوا على الخبرة الأجنبية في تنفيذ ذلك المشروع⁽¹⁰⁾، وكانت فرنسا قد طلبت المشاركة لكن المفاوضات العثمانية قال ((إن السكة الحديدية المذكورة أنشئت بأمانات المسلمين فلا يجوز لنا أن نعهد تشغيلها إلى مدير اجنبي))⁽¹¹⁾.

وفي هذا الصدد اشارت بعض الروايات إلى مشاركة بعض المهندسين الالمان في تنفيذ مثل هذه المشاريع وذلك بسبب التقارب الحاصل آنذاك في المجالات الاقتصادية والعمرانية والعسكرية بين القيادتين الالمانية والعثمانية⁽¹²⁾.

بلغ طول الخط المكلف به العمل (900) ميل وسجلت به التكاليف متمثلة في القطارات والعربات والوسائل المعتمدة في ذلك بحوالي اربعة ملايين ومئتين وثلاثة وثمانين الف ليرة عثمانية⁽¹³⁾، وكذلك حدد مسار الخط الحجازي بصفة عامة الطريق القديم الذي تسلكه قوافل الحجاج ولم يحد عنه إلا في بعض المناطق الوعرة، وفضلاً عن ذلك تم تخصيص قوات عسكرية لحماية العاملين والمهندسين في المشروع من الغزوات التي تثيرها قبائل البدو بين مدة واخرى⁽¹⁴⁾، وتساعدت وتائر العمل واستمراره حيث وصل متوسط الانجاز السنوي حوالي (182) كم وهو معدل مرتفع جداً آنذاك مقارنة بمعدلات الانجاز للمشاريع الأخرى مثل التنقيب عن المعادن في حياة الدولة العثمانية فضلاً عن مشاريع بناء المدارس العسكرية والبحرية⁽¹⁵⁾.

وعندما أعلنت السلطات العثمانية الحاجة التبرعات لمثل هذا المشروع، كان السلطان عبد الحميد على رأس قائمة المتبرعين، حيث بلغت تبرعاته خمسين الف ليرة من دخله الخاص، كما تقرر دفع مائة الف ليرة من صندوق المنافع وأسست الجمعيات في مثل هذا المشروع الخيري وتسابق المسلمون من كل صوب للإعانة والمشاركة على إنشاء ذلك الخط⁽¹⁶⁾.

د. ثعبان حسبه الله علوان الشمري

وفي الوقت نفسه فرضت الدولة العثمانية وعلى جميع الولايات التابعة لها ضريبة خاصة على هيئة طابع بريدي وهي بصورة غير مباشرة وتعد مشاركة في تمويل المشروع⁽¹⁷⁾، وشاركت في التبرعات شخصيات هامة ولها شأن كبير في الدولة العثمانية مثل الصدر الاعظم ووزير الحربية حسين باشا ووزير التجارة والاشغال ذهني باشا، كما تنافس في التبرعات موظفو الشركات منهم موظفي شركة البواخر العثمانية وموظفو الدولة العمومية وموظفو الولايات مثل بيروت ودمشق وحلب وبورصة وغيرها⁽¹⁸⁾.

ولا ننسى دور الصحافة التي كان لها دوراً مؤثراً في نفوس الجماهير، ومن هذه الصحافة، الصحافة المصرية، إذ دعمت المشروع بحماس واندفاع شديدين، وذكرت جريدة اللواء⁽¹⁹⁾، حول حجم التبرعات التي جمعت وكان مقدارها حتى عام 1904 ثلاثة الاف ليرة عثمانية، وكما أسهمت في الحملة الإعلامية أيضاً جريدة المنار والرائد وشكلت لجان للتبرعات بهذا الخصوص في كل من القاهرة والإسكندرية وغيرها من المدن التابعة للدولة العثمانية، فضلاً إلى ذلك مساهمة مسلمي بعض الدول الإسلامية منها الهند وهم اكثر مسلمي العالم تبرعا للمشروع وكذلك إيران، إذ تبرع شاه إيران⁽²⁰⁾، بمبلغ مقداره (50.000) ليرة عثمانية⁽²¹⁾.

المحور الثالث: مراحل استكمال المشروع والعقبات التي واجهته

تواصل العمل في هذا المشروع بمدة قاربت ثماني سنوات، إذ بدأ العمل فيه في ربيع عام 1901 حتى خريف عام 1908، وافتتح بوصول أول قطار إلى محطة سكة الحديد من دمشق الشام إلى المدينة المنورة يوم 22 اب 1908 وسط الأفراح والابتهاجات الرسمية من قبل السلطات العثمانية والمدن والمحطات التي مر بها القطار، كما عد هذا المشروع من اهم الانجازات التي قام بها السلطان عبد الحميد الثاني⁽²²⁾، وبذلك تحقق حلم من احلام الملايين من المسلمين في انحاء الامبراطورية العثمانية، واقتصر القطار في رحلته التي استغرقت خمسة ايام، كما حققت في ذلك اليوم التاريخي حلم اداء فريضة الحج المقدسة لدى المسلمين البعيدين عن المدينة المنورة⁽²³⁾.

بلغ عدد العمال المشتركين في المشروع عام 1907 أكثر من 7500 عامل في حين كان اجمالي التكاليف للمشروع اربعة ملايين ومئتين وثلاثة وثمانين الف ليرة عثمانية وتم اتمام ذلك المشروع في زمن وتكاليف اقل مما لو قامت به شركة اجنبية على اراضي الدولة العثمانية⁽²⁴⁾.

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

العقبات المالية:

وكانت تتمثل بضخامة تكلفة المشروع والتي قدرت بـ (اربعة مليون ومئتان وثلاثة وثمانون الف ليرة عثمانية) هذا من جانب ومن جانب اخر الازمة المالية التي واجهتها الدولة العثمانية نتيجة الاعتداءات المستمرة حول الحدود بينها وبين الروس وهذا مما أدى إلى قيام الحرب بينهما⁽²⁵⁾، وهذا ما اربك ميزانية الدولة العثمانية نتيجة الحرب وما تطلبته من المستلزمات الحربية⁽²⁶⁾.

لعقبات الطبيعية:

كانت العقبات الطبيعية هي الأخرى ذات تأثير كبير، إذ شكلت ندرة المياه عائقاً واضحاً، ولكن استطاعت الكودار الهندسية من التغلب على هذه الاشكالية وذلك بحفر الابار وادارتها بواسطة المضخات البخارية ومن الصعوبات الأخرى وجود كميات هائلة من الرمال المتحركة التي تعرض صلابة الخط للخطر، وتؤدي إلى انقطاع الحركة بتحريك الخط عن مكانه، وتم السيطرة على هذه الاشكالية الأخرى وذلك باضافة طبقة من الصلصال على الاتربة المتحركة وبناء سد حجري ضعيف يمتد موازيا للخط الحجازي ليحول دون خطر تغطيته بالرمل المتحركة واما بشأن صعوبة تمويل الوقود فقد تم استيراده من الخارج⁽²⁷⁾.

العقبات السياسية:

تعد هذه العقبات من أهمها، لان بعض الدول وخاصة بريطانيا كانت تريد أن تقضي على مثل هذا المشروع من بدايته، إذ وضعت بعض العراقيل وساهمت في تعطيله، منها حملات جمع التبرعات للمشروع⁽²⁸⁾، وللمشاريع الأخرى⁽²⁹⁾، كما اخذت تراقب اعاقه انجاز العمل في مشاريع سكة الحديد⁽³⁰⁾، وخلال عام 1908 وصل الخط الحديد إلى المدينة المنورة وكان في الحسبان مده إلى مكة المكرمة، لكن توقف العمل بهذا المشروع وذلك خشية الشريف حسين بن علي⁽³¹⁾، على سلطاته في الحجاز من بطش الدولة العثمانية، لذا قام لعرقلة مد المشروع إلى مكة، إذ كانت مقر سلطاته⁽³²⁾.

المحور 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 بثقلها على آلية تنفيذ المشروع وكما هو موضح في اماكن الاحداث التالية:

1- المدينة المنورة:

في بداية تشرين الاول عام 1916 قامت مجموعة من رجال الامير فيصل بن الشريف حسين بتخريب قسماً من تلك السكة الحديدية شمال المدينة المنورة، وكذلك عمل الامير فيصل إلى ابتاع خطوات تكتيكية ممثلة بتعليم فرق من رجال القبائل الذين يقاتلون في جيشه كيفية استعمال الديناميت

د. ثعبان حسبه الله علوان الشمري

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

وقد استطاعت الحامية العثمانية مواصلة المقاومة ضد قوات الشريف وابنه فيصل، لذلك لجأ الشريف حسين بتنفيذ مشورة ضابط الاستخبارات البريطاني لورنس⁽³⁴⁾ إلى تخريب الخط الحجازي ونسف جسوره وانتزاع قضبانه بوضع بعض الألغام لتدميره، وهذا مما يعرقل الامدادات العثمانية الآتية من سوريا إلى الحجاز عن ذلك الخط⁽³⁵⁾.

وعلى صعيد آخر تمكن الامير عبد الله من تخريب السكة الحديدية ونسف قطاراً بأكمله وهو ماراً في قسبة الطويره⁽³⁶⁾، وهو ضمن الخط الحجازي⁽³⁷⁾، وفي الوقت نفسه استولى جيش الامير فيصل على منطقة العلا، ثم اندفع الجيش إلى تخريب الخطوط الحديدية بين مناطق دار الحجر وقسم من صفاء تخريباً تاماً⁽³⁸⁾.

ونستطيع القول ان الشريف حسين كان في ذهنه ان هذا الخط يمثل اتجاهاً سلبياً على الحجاز ولم يكن يدرك اتجاهات هذا الخط المتمثلة بالجوانب الايجابية ومنها الدينية.

وقد نشرت جريدة القبلة الحجازية نص البرقية المتمثلة بالهجوم الذي قام به سمو الامير عبد الله حول الهجوم على محطة ابي نعيم وتحطيم قطار وجاء فيها (هاجمت سرايا قوات شاكربن زيد التابعة لقوات الشريف حسين بن علي، وقامت بتخريب محطة ابي نعيم واطلقت مدافعها على قطار المار بتلك السكة الحديدية وكان القطار مؤلف من سبعة عربات فدمرته تدميراً كاملاً)⁽³⁹⁾.

2- العقبة:

وفي احداث العقبة قام الشريف ناصر بن الحسين بعدة هجمات على محطات السكك الحديدية وقناطرها وجسورها والخط الحجازي نفسه بحوار (مدينة معان) في اقليم حوران ايضاً فدمروها كاملاً، وكانت الامدادات تنقل اليها من جميع ابناء القبائل العربية، ولكن الميدان انتقل بعد سقوط بلاد الشام إلى سقوط العقبة⁽⁴⁰⁾.

3- تبوك:

تقدم الجيش العربي نحو مدينة تبوك عقب تخريب السكة الحديدية من شمالها واستولى جيش الامير فيصل على قلعة (القطرانة) وتم اسر (45) جندياً بينهم ثلاثة ضباط واخذ ما فيها من اوراق وثائقية وبدلات المواصلات واجهزة لاسلكية⁽⁴¹⁾، وقامت سرية اخرى من جيش الامير فيصل فهاجمت السكة الحديدية من منطقة (الدره) إلى (مدينة معان) فحطمت قاطرتين وبعض عربات النقل وادى إلى انقطاع السير على السكة المذكورة، وكذلك نسف قطار اخر كان متجهاً من (مدينة معان) إلى (عمان)⁽⁴²⁾.

4- مدينة معان:

تواصلت جريدة القبلة الحجازية في نشر الاخبار حول تحرير محطة (غدير الحج) جنوب معان وتخريب السكة الحديدية وذكرت أن جيش الامير فيصل استطاع السيطرة على محطات (الطرفيات) و(غدير الحج) و(بطن الغول) و(وادي الرتم) و(الرملة) و(قل الشحم)⁽⁴³⁾.

وكان تحرير مدينة معان على وفق خطة محكمة رسمها جيش الشريف حسين بحركاته تتمثل بارسال حملة قوية من الجيش النظامي ومتطوعين من البدو وكان هدفها قطع السكة الحديدية من شمال مدينة معان وارسال حملة اخرى مثلها إلى الجنوب بالمهمة نفسها المشار اليها وذلك لاجل ايقاف كل الامدادات الآتية من مدينة معان عند قيام الهجوم⁽⁴⁴⁾، وتم الاتصال بين الجيش البريطاني بقيادة الجنرال اللنبي⁽⁴⁵⁾، والجيش العربي بقيادة الامير فيصل، 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 تخريب الالاف الأمتار من قضبان هذه السكة وعددا كبيرا من الجسور عليها⁽⁴⁶⁾.

وفي نهاية الحرب العالمية الأولى جرت محاولات عديدة لإعادة نشاط وفاعلية 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 ولاة الأمور في إدارة الدولة العربية لإعادة النشاط، لذلك توقف العمل⁽⁴⁷⁾، كما أكدها المؤتمر الذي عقد في مدينة الرياض عام 1955⁽⁴⁸⁾.

هكذا كانت ثورة الشريف حسين بن علي، إذ خلفت الكثير من التدمير في البنى التحتية ومنها تدمير الخط الحجازي الذي كان احد انجازات المهمة للسلطان عبد الحميد الثاني، وكانت امنية كل الحجيج الاتين من انحاء الدولة العثمانية لتأدية فريضة الحج عبر الخط الحجازي، بعد أن صرفت عليه الدولة العثمانية مبالغ طائلة وجهود كبيرة وتم اكماله في ثمانية سنين، لكن الحرب القت بظلالها وانعكاسها في تدمير مثل هذا الخط، ولا ننسى طموح بعض الدول الاستعمارية ومنها بريطانيا، والتي كانت غايتها منذ البدء لتدمير خط سكة الحديد (الخط الحجازي).

الهوامش :

- (1) موفق بني المرجة، صحوة الرجل المريض، دار البيارق، ط8، 1996، ص113؛ سليمان موسى، الحركة العربية - مسيرة المرحلة الأولى للنهضة العربية الحديثة، دار النهار للنشر، بيروت، 1970، ص19.
- (2) جورج انطونيوس، يقظة العرب، ترجمة الدكتور احسان عباس والدكتور ناصر الدين الاسد، دار العلم، بيروت، 1978، ص143.
- (3) مصطفى عاشور، سكة حديد الحجاز - حلم عائقه السراب، www.google.com، ص1؛ موفق بن المرجة، المصدر السابق، ص166.
- (4) عبد العزيز محمد عوض، الإدارة العثمانية في ولاية سوريا (1864-1914)، القاهرة، 1969، ص57.
- (5) اورخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، حياته واحداث عصره، دار الانبار، ط1، 1987، ص234.
- (6) جورج انطونيوس، المصدر السابق، ص143.
- (7) عبد الوهاب الكيالي واخرون، الموسوعة السياسية، ج1، ط3، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 1986، ص132؛ علي الوردي، لمحات اجتماعية من تاريخ العراق الحديث، ج3، بغداد، 1974، ص26.
- (8) ولد الشيخ أبو الهدى الصيادي في عام 1849 في قرية من قرى حلب اسمها خان سيخون وتقلد الطريقة الرفاعية ثم هاجر إلى استانبول في اواخر عهد السلطان (عبد العزيز) وذكر المؤرخ سليمان فيضي عن الصيادي وتقربه إلى السلطان عبد الحميد الثاني حين قال ذهب الصيادي إلى استانبول لاحياء اللبالي في حلقات الذكر على الطريقة الرفاعية المعروفة، فآثر ذهول الناس، وعندما سمع به السلطان عبد الحميد استدعاه من قصره فأمر له بقصر فخم وصار يستشيريه في اموره ومشاكله، ينظر: سليمان فيضي، في غمرة النضال، بغداد، 1952، ص47.
- (9) علي محمد الصلابي، الدولة العثمانية-عوامل النهوض والسقوط، دارالمعرفة، بيروت، 1974، ص456؛ مصطفى عاشور، المصدر السابق، ص2.
- (10) احمد عبد الرحيم مصطفى، اصول التاريخ العثماني، ط1، دار الشروق، 1982، ص251.
- (11) ساطع الحصري، البلاد العربية والدولة العثمانية، دار العلم للملايين، بيروت، ط1، 1960، ص220.
- (12) جورج انطونيوس، المصدر السابق، ص142؛ مصطفى عاشور، المصدر السابق، ص6.
- (13) محمد حرب، السلطان عبد الحميد الثاني، دار القلم، ط1، 1990، ص224؛ الوردي، المصدر السابق، ص26.
- (14) موفق بني المرجة، المصدر السابق، ص113؛ مصطفى عاشور، المصدر السابق، ص3.
- (15) مصطفى عاشور، المصدر نفسه، ص3.
- (16) محمد حرب، المصدر السابق، ص222؛ علي محمد الصلابي، المصدر السابق، ص466.
- (17) محمد حرب، المصدر نفسه، ص222؛ احمد عبد الرحيم مصطفى، المصدر السابق، ص251.
- (18) علي محمد الصلابي، المصدر السابق، ص467.
- (19) وهي جريدة مصرية اسسها مصطفى كامل في كانون الثاني عام (1900) وكانت ناطقة بلسان الحزب الوطني، ولم تكن اللواء جريدة سياسية بحتة وانما كانت تعنى بالمسائل الاجتماعية والاقتصادية والادبية والعلمية، لمزيد من التفاصيل ينظر: احمد عبد الرحيم مصطفى، تاريخ مصر السياسي، ط1، الاسكندرية، مطبعة دار المعارف، 1967، ص22.
- (20) هو محمد شاه القاجاري (1872-1908) شاه ايران عارض اقامة حكومة دستورية في البلاد وحارب البرلمان الايراني ودعا الروس لحمايته، فادت محاولته لاسقاط الحكومة الدستورية إلى نشوب حربين اهليتين صغيرتين (1908) واضطر أخيراً إلى التنازل عن العرش لولده احمد وعاش بعد ذلك في عزلة، محمد شفيق غربال، الموسوعة العربية الميسرة، دار النهضة العربية، لبنان، 1965، ص1662.
- (21) محمد حرب، المصدر السابق، ص224.
- (22) جورج انطونيوس، المصدر السابق، ص124.
- (23) موفق بني المرجة، المصدر السابق، ص134.
- (24) موفق بني المرجة، المصدر السابق، ص115، مصطفى عاشور، المصدر السابق، ص3.
- (25) حدثت الحرب بين القوات العثمانية والقوات الروسية في ايار عام 1877 وكانت اسبابها مختلفة ومتباينة ومنها المذابح والاضطرابات التي كانت تزخر بها بلاد البلقان في تلك الفترة ومنها أيضاً خوف روسيا من الاعلان للدستور في الدولة العثمانية وما يؤدي ورائه من تدعيم النفوذ البريطاني والفرنسي، واستطاعت القوات الروسية الوصول إلى مقربة استانبول واحتلالها لمدينة ادرنه في 28 كانون الثاني 1878 ووصولها إلى سواحل بحر مرمرية وعلى اثر ذلك اضطرت الدولة العثمانية الدخول في مفاوضات مع الروس وقبول تلك المفاوضات معهم حين وضعت معاهدة (سان ستيفانو) في اذار عام 1878 وحصلت روسيا في تلك المعاهدة على قلعة قارص في ارمينيا وعلى ميناء باطوم ووافقت الدولة العثمانية على استقلال بلغاريا، ينظر: عمر عبد العزيز عمر، تاريخ المشرق العربي (1516-1922) دار المعرفة، الاسكندرية، د. ت، ص283-284.

- (26) علي محمد الصلابي، المصدر السابق، ص 468.
- (27) موفق بني المرجه، المصدر السابق، ص 155.
- (28) مصطفى عاشور، المصدر السابق، ص 3.
- (29) هناك شبكة من خطوط سكة الحديد منها خط سكة حديد بغداد - برلين وهناك مشروع سكة حديد بين حمص وبغداد لربط بلاد النهرين بالبحر المتوسط وكذلك انشاء خط لسكة حديد حيدر باشا بمسافة 485 ميلاً إلى انقرة، لمزيد من التفاصيل ينظر: ساطع الحصري، المصدر السابق، ص 196؛ ابراهيم خليل، تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني (1516-1916)، جامعة الموصل، 1983، ص 226.
- (30) مصطفى عاشور، المصدر السابق، ص 3.
- (31) الشريف حسين بن علي بن محمد بن عون الهاشمي القرشي ويصل نسب هذه العائلة الشريفة إلى الحسن المثنى بن الامام الحسن بن علي بن أبي طالب (عليه السلام) وقد عين عام 1908 شريفاً لمكة المكرمة مكان ابيه، واشترك في ثورة ضد الحكم التركي أبان الحرب العالمية الأولى، وأعلن ثورته في الحجاز عام 1916 ونادى لنفسه ملكاً على الحجاز، وبعد ذلك تم تعيين ابنه عبد الله اميراً على اماره شرق الاردن وابنه فيصل ملكاً على العراق تحت حكم الانتداب البريطاني، ينظر: جمال مصطفى مروان، ملوك العراق، المكتبة الشرقية، د.ت، ص 9؛ محمد شفيق غربال، المصدر السابق، ص 720.
- (32) موفق بني المرجه، المصدر السابق، ص 468.
- (33) نبيل سمين وهاب الخالدي، جريدة القبلة الحجازية (1916-1918) دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة ديالى، 2004، ص 95.
- (34) توماس ادوارد لورنس (1888-1935) رجل مغامر وجندي وباحث بريطاني تعلم في جامعة اكسفورد وانظم إلى البعثة البريطانية للتنقيب عن الآثار في بلاد ما بين النهرين من عام 1911 وبقي بالاقطار العربية يتعلم العربية الدارجة حتى عام 1914 وعند اعلان =الحرب العالمية الاولى التحق لورنس بقسم المخابرات للجيش البريطاني بمصر وانظم عام 1916 إلى القوات العربية بقيادة فيصل بن الشريف حسين، واوقد جذور الثورة ضد الحكم التركي وقد عمل في تخريب سكة الحديد (الخط الحجازي) ثم قاد بعض قطعات من الجيش العربي في احتلال مدينة العقبة واشتهر باسم لورنس العرب وقد الف كتاب بعنوان (الاعمد السبعة) وكنا (دارسك النقود) ومات في حادث اصطدام سيارة بدراجته البخارية، ينظر: موفق بني المرجه، المصدر السابق، ص 292؛ محمد شفيق غربال، المصدر السابق، ص 1574.
- (35) لورنس، الاعمد السبعة، المكتب التجاري، بيروت، د.ت، ص 116؛ فلاديمير لوتسكي، تاريخ الاقطار العربية الحديث، ترجمة غيف البستان، دار التقدم، موسكو، 1971، ص 457.
- (36) الطويره، واقعة على مسافة 1090 كم عن مدينة دمشق وتبعد عن مدائن صالح 135 كم جنوب عن المدينة المنورة 212 كم شمالاً. نبيل سميث، المصدر السابق، ص 96.
- (37) المصدر نفسه، ص 96.
- (38) المصدر نفسه، ص 96.
- (39) جريدة القبلة الحجازية، العدد 67، نيسان 1917.
- (40) نبيل سمين، المصدر السابق، ص 103.
- (41) المصدر نفسه، ص 105.
- (42) المصدر نفسه، ص 107.
- (43) هذه جميعها محطات تقع في جنوب مدينة معان وكان الاستيلاء عليها مقدمة على السيطرة لمدينة معان، نبيل سمين، المصدر السابق، ص 107.
- (44) نبيل سمين، المصدر السابق، ص 107.
- (45) ولد ادموند اللبني عام 1861 واشترك في حرب البوهر عام 1902 وبعد أن تقلد المناصب العسكرية عين عام 1917 قائداً للقوات البريطانية في الشرق الأوسط، ورفي إلى رتبة المندوب السامي لمصر (1919-1925) وتوفي عام 1936 لمزيد من التفاصيل ينظر: الن تايلر، تاريخ الحركة الصهيونية (تحليل الدبلوماسية الصهيونية 1917-1947)، ط 1، بيروت، 1966، ص 46.
- (46) نبيل سمين، المصدر السابق، ص 110.
- (47) مصطفى عاشور، المصدر السابق، ص 4.
- (48) عقد مؤتمر الرياض في المملكة العربية السعودية عام 1955 حول إعادة الحياة في الخط الحجازي واشتركت فيه ثلاث دول عربية هي سوريا والأردن والمملكة العربية السعودية وصدرت عن المؤتمر بعض القرارات، ولكن لم توضع موضع التنفيذ وبعد احد عشر عام من نسيان لهذا المؤتمر تشكلت لجان وعقدت اجتماعات بهذا الخصوص وصدر مرسوم بتشكيل هيئة عليا للخط الحجازي من وزراء تلك الدول الثلاث، لكن لم تظهر بوادر واقعية لتشغيل هذا الخط، مصطفى عاشور، المصدر السابق، ص 4.

المصادر

الموسوعات:

• عبد الوهاب الكيالي وآخرون، الموسوعة السياسية، ج1، ط3، بيروت، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 1986.

• محمد شفيق غربال، الموسوعة العربية الميسرة، دار النهضة العربية، لبنان، 1965.

الكتب العربية والمترجمة:

• إبراهيم خليل احمد، تاريخ الوطن العربي في العهد العثماني (1516-1916)، جامعة الموصل، 1983.

• احمد عبد الرحيم مصطفى، تاريخ مصر السياسي، مطبعة المعارف، الإسكندرية، 1967.

• _____، أصول التاريخ العثماني، ط1، دار الشروق، 1982.

• الن تايلور، تاريخ الحركة الصهيونية (تحليل الدبلوماسية الصهيونية 1917-1947)، ط1، بيروت، 1966.

• اورخان محمد علي، السلطان عبد الحميد الثاني، حياته وأحداث عصره، دار الانبار، ط1، 1987.

• جورج انطونيوس، يقظة العرب، ترجمة الدكتور إحسان عباس والدكتور ناصر الدين الأسد، دار العلم، بيروت، 1978.

• جمال مصطفى مروان، ملوك العراق، المكتبة الشرقية، د. ت.

• ساطع الحصري، البلاد العربية والدولة العثمانية، دار العلم للملايين، بيروت، ط1، 1960.

• سليمان فيضي، في غمرة النضال، بغداد، 1952.

• سليمان موسى، 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 الورد، لمحات اجتماعية من تاريخ العراق الحديث، ج3، بغداد، 1974.

• علي محمد الصلابي، الدولة العثمانية - عوامل النهوض والسقوط، دار المعرفة، بيروت، ط2، 2005.

• عمر عبد العزيز عمر، تاريخ المشرق العربي (1516-1922) دار المعرفة، الإسكندرية، د. ت.

• فلاديمير لوتسكي، تاريخ الأقطار العربية الحديث، ترجمة عفيف البستان، دار التقدم، موسكو، 1971.

• محمد حرب، السلطان عبد الحميد الثاني، دار القلم، ط1، 1990.

• موفق بني المرجة، صحوة الرجل المريض، دار البيارق، ط8، 1996.

الدوريات:

• جريدة القبلة الحجازية، العدد 67، نيسان 1917.

الرسائل والاطاريح:

• نبيل سمين وهاب الخالدي، جريدة القبلة الحجازية (1916-1918) دراسة تاريخية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة ديالى، 2004.

شبكة الانترنت:

• مصطفى عاشور، سكة حديد الحجاز - حلم عائقه السراب