# حركة التحديث في المجال الاجتماعي وقطاع المواصلات والعمران في المملكة العربية السعودية [1916-1953]

**ا.د.صبري فالح الحمدي**
الجامعة المستنصري/ كلية التربية

**1-المجال الاجتماعي:**

**أ-الصحة:**

لم تعرف المملكة قبل ادخال الوسائل الحديثة في الطب العناية الصحية بأمور الناس ولم يكن فيها اطباء ومستشفيات تكون مرجع المرضى وذوي العاهات، وجل ما هناك من طرق العلاج الطبي الايحاء النفسي واعتماد النجديين على الاعشاب في معالجة المرضى، وطرق التضميد الجراحي التي هي على غاية من الخطورة، وكثيرا ما ادت الى وفاة المصاب او تعطيل عضو من اعضائه، ولم يكن في الحجاز عناية صحية يمكن الاطمئنان إليها، اذ كان الحجاج الوافدين على بيت الله الحرام وزيارة قبر خير الانام يواجهون اشد الصعاب في حالة المرض، فيموت منهم كل عام مئات الناس، بسبب لفحة الشمس والأوباء الفتاكة واستعمال المياه القذرة[1].

وتأسيسا على ذلك، ونظرا لعدم وجود وعي او معرفة لدى السكان بمخاطر الامراض على صحتهم وتهديدها لحياتهم، وحالة العيش الصعبة التي كانوا يعانون منها، بسبب البيئة الصحراوية، وقلة الانتاج الزراعي والمياه، وحياة البداوة القاسية، فقد ادى ذلك الى انتشار امراض الملاريا، الكوليرا، التايفوئيد، الطاعون، الحمى الصفراء، بين السكان، فكان عاملا في موت بعضهم لعدم توفر العلاج الطبي الذي يشفيهم من تلك الامراض[2].

ولمواجهة تلك المخاطر المحدقة بالسكان، ادخل ابن سعود النظم الصحية والانتفاع من الطب الحديث ومبتكراته، بعد ان كان مجهولا وغير معروف في امارة نجد والاحساء، وفي عام 1923 كانت الخطوة الاولى في هذا المضمار ، حيث عين ابن سعود

طبيبا خاصا له ولحاشيته، وبعد ان تم له فتح الحجاز عام 1924 نظم الادارة الطبية هناك، وجعل لها شعبا في سائر انحاء المملكة في نجد والاحساء وعسير، وأسس مستوصفات في الرياض لمعالجة المرضى واعطاء الادوية مجانا[3]، فضلا عن ادخاله التطعيم كوقاية من مرض الجدري ونشر المستشفيات المتنقلة في نجد والحجاز، كما اعتنى بصحة الحجاج بتنقية مياه الشرب فقل عدد الموتى من الحجاج[4].

ومنذ عام 1925 بدأت الاجراءات التنظيمية لادارة القطاع الصحي الذي يقع على عاتقه مسؤوليات كبيرة تتعلق بصحة الانسان والمجتمع في انشاء مديرية الصحة العامة في العام نفسه، التي اخذت صلاحياتها ووظائفها بالاتساع، وبعد مرور بضع سنوات انشئت ادارات الصحة في كبريات المناطق، وتبع ذلك الاهتمام بالمستشفيات المتنقلة التي بوشر باقامتها لعلاج المرض، لان حالة البلاد المالية لا تساعد على انشاء مستشفى في كل منطقة، كما دخل نظام التطعيم ضد مرض الجدري، بالرغم من معارضة بعض القوى لذلك[5]. ثم جاءت زيارة الامير فيصل بن عبد العزيز بصحبة الدكتور عبد الله الدملوجي احد مستشاري الشؤون الخارجية عام 1926 الى فرنسا وبريطانيا وهولندا والمانيا وسويسرا وبولندا والاتحاد السوفيتي، لتدعيم اتجاه التحديث وادخال الاجهزة الطبية والادوية لمكافحة الامراض والاوبئة[6].

ومن الوسائل التي اتبعت لتطوير القطاع الصحي وتدريب كوادره الطبية مع توفير المستلزمات اللازمة لنجاح عملهم، في قيام ادارة الصحة باستقدام الاخصائيين في المجال الطبي، فضلا عن ايفاد الاطباء السعوديين من وقت الى آخر الى المعاهد الصحية ذات المستوى العلمي المرموق في اوربا للتخصص من جهة، والتعرف على آخر ما حصل من تطور في العلوم الطبية من جهة اخرى، ووضعت لذلك نظاماً عاما يمكن الاطباء من الاستفادة منه، وهو يقضي بمنح الاطباء[7] الذين يرغبون في التخصص تسهيلات من حيث المرتب والعلاوات ، الامر الذي شجع الكثيرون الالتحاق بتلك البعثات، وتلقي العلوم الطبية بأهم المستشفيات في اوربا، اذ قضى كل منهم المدة المقررة للتخصص وهي سنة كاملة[8].

ونظرا لادراك السلطات السعودية ان ما قامت به مديرية الصحة العامة من استحداث تشكيلات صحية لا تكفي لتأدية الخدمات المتزايدة لسكان المملكة، وان الامر

يقتضي له توسعات اخرى لتستكمل النهضة الصحية جميع شروطها، فقد اصدر ابن سعود مرسوما ملكيا عام 1951 تضمن تشكيل وزارة الصحة، يتولى شؤونها الامير عبد الله الفيصل–وزير الداخلية–( اضافة لوظيفته) ، الذي انتهز فرصة رحلته الى اوربا، للتعاقد مع عدد كبير من الاطباء والطبيبات والممرضات من ايطاليا وفرنسا وبريطانيا، علاوة على العدد الكبير المنتدب من ذي قبل من سوريا ولبنان ومصر وفلسطين وباكستان والولايات المتحدة، اذ كان لمصر وحدها في المؤسسات الصحية السعودية (60) طبيبا و (60) ممرضا و(50) اخصائيا في شؤون الصحة والطب[9].

ولابد لنا ان نتناول الجانب الاداري في الصحة ومواكبته للتطورات الحاصلة في المملكة ليتمكن من تلبيتها ، ويلاحظ ان ادارة الصحة العامة كانت تتألف من مدير عام وهو مرجع الشؤون الصحية ومديرها في جميع مناطق الدولة– ومعاون له ومفتش عام، ورئيس للصيادلة يساعده صيدليان قانونيان ومساعدوا صيادلة وبضعة موظفين، يضاف الى هذا (ديوان) يشتمل على رئيس وسكرتير ومترجم وكتاب...الخ، وترتبط بالادارة العامة شعب المحاسبة والسجل والاحصاء والمستودعات[10].

من جانب آخر شهدت المدة بعد الحرب العالمية الثانية توجه حكومي لمكافحة الحشرات الضارة بصحة الانسان بالاستعانة بشركة ارامكو النفطية، التي رشت عام 1946 المبيدات الحشرية على ثلاثين بلدة وقرية سعودية في الخبر والجبيل، كما وزعت براميل مليئة بالنفط الخام على اصحاب البساتين الواقعة قرب مدينتي الخبر والدمام، لاستخدامها في رش اماكن تكاثر البعوض وقنوات صرف المياه ، فتراجعت نسبة الاصابة بمرض الملاريا بين اطفال المنطقة في تشرين الثاني 1948 بنسبة (50%) عن الاصابات المسجلة عام 1947، كما لوحظ اسهام الشركة في ايجاد علاج لمرض التراخوما عن طريق توفير مصل يقي من المرض عام 1945، وانها ساعدت في وضع تصميم مستشفى في الدمام، ومعمل لتعبئة الكوكاكولا وفق شروط صحية عالمية[11].

مقابل ذلك استقدمت الحكومة السعودية عام 1950 عدد من الاطباء العرب والاجانب العاملين في شركة ارامكو الذي وصل عددهم الى (35) طبيبا و(120) ممرضا و(360) موظفا في الاجهزة الطبية، فضلا عن انشاء مستشفيات على النظام الامريكي في الظهران ورأس التنورة والخبر ، وهي تستقبل المرضى السعوديون الغير عاملين في الشركة، ففي عام 1950 تم معالجة (6821) مريضا داخل العيادات، والذين تم معالجتهم

خارج العيادة فكانوا (310,000) مريضا، كما استمرت برش منطقة الظهران بـــ(300) طن من مادة الـــ(دي.دي.تي) لمكافحة الذباب، وبذلك نقص عدد اصابات الملاريا من (2101) عام 1947 الى (1318) اصابة في العام التالي، والى (94) اصابة عام 1949، على ان ذلك لا يعني عدم تولي السلطات السعودية مهاماً في هذا المجال ، فقد شهد عام 1949 التجربة الاولى الوطنية لاستخدام مادة (دي دي تي) في مكة والمدينة ومنى لمكافحة البعوض والذباب واتت بنتائج طيبة[12].

كان من الطبيعي ان تتزايد اعداد المؤسسات الصحية في ضوء تلـــك التغيـــرات ومظاهر التحديث التي اخذت تدخل في مفاصلها المتنوعة، سواء من حيث اعداد الكـــادر الطبي او توفير المستلزمات الطبية اللازمة لعلاج المرضى، وتتسع لتشمل مناطق كثيرة، ففي عام 1950 قسمت البلاد الى مناطق صحية، منها منطقـــة صـــحة مكـــة المكرمـــة، والمدينة المنورة، وجدة، والرياض، والاحساء، وابها، وتبع كل منها مستوصفات ومراكز صحية، ومما يستلفت النظر انشاء ادارة خاصة للطبابة السيارة ، قوامها عشـــرة اطبـــاء متنقلين (سيارتين) يقومون بجولات في الجهات التي تحتاج الى اسعافات طبية في البادية، ومنازل البدو الرحل، ومن عملهم التلقيح بالامصال المختلفة واجراء العمليات المستعجلة، وهذه الادارة مزودة بالخيام والسيارات والادوية اللازمة، كما جرى الاهتمام في التوســـع بادارة المحاجر الصحية، بوصفها مراكز صحية ساحلية في الموانيء الســـعودية علـــى الخليج العربي والبحر الاحمر، وايضا في مطارات المملكة، اذ اهتمت الادارة الصـــحية باعداد ما يتفق مع سير تلك المطارات واتساع نطاقها، واشارت ادارة الصحة العامة فـــي احد تقاريرها الرسمية عام 1950 ، ان البواخر والطائرات كانت تراقب طبيا قبل السماح لركابها من حجاج وغيرهم بالنزول في جدة، ويجري تلقيح من لا يحمل وثـــائق التلقـــيح الدولية، وكذلك توجد تلك المراكز الصحية عبر الممرات البرية للقـــادمين مـــن البلـــدان المجاورة[13].

وقبل ان نختم حديثنا حول حركة التحديث في القطاع الصحي نشير الى معلومات احصائية اوردتها مصادر حكومية سعودية، باشارتها انه في عام 1950 كان يوجد (11) مستشفى، و(25) مستوصفا ، و(34) مركزا صحيا، عدا المستشـــفيات والمستوصـــفات الاهلية والخاصة، فيما كان يعمل في مختلف الدوائر الصحية الحكوميـــة (144) طبيبـــا

و(8) صيادلة قانونيين ، و(49) مساعد صيدلي، و(70) ممرضة فنية وقابلة و(96) ممرضا متمرسا، و(109) ممرضين عاديين ، و(26) ممرضا سيارا، و(33) مساعد مختبر ، ونظرا للاصلاح الذي شمل الصحة ومؤسساتها الصحية والعاملين فيها، تلبية لحاجة سكان المملكة ، فقد صدر مرسوم ملكي عام 1951، يقضي بتحويل ادارة الصحة العامة الى وزارة وتعيين الامير عبد الله الفيصل وزيرا لها، علاوة على توليه وزارة الداخلية[14].

وقد بعث البروفسور الافرنسي (فرديناند كوتيه) الذي كان قد زار المملكة عام 1950 بدعوة من وزير ماليتها عبد الله السليمان، بتقرير الى المجلة الطبية الافرنسية اورد فيه معلومات عن الخدمات الصحية التي تقدم الى المواطنين ، ومما ورد فيه الآتي:" لقد وجدت في المستشفيات التي زرتها في جدة اجهزة طبية حديثة تستعمل الآن في باريس ولندن وفينا ووجدت ايضا ايد فنية تدير هذه الاجهزة، وقد علمت من مرافقي الذي كان معي ان هذه الايدي ليست سعودية، بل هي من الاقطار القريبة من المملكة العربية السعودية"[15].

يمكننا القول في ضوء استعراض الصفحات السابقة ان السلطات السعودية قد اولت الجانب الصحي اهتماما ملحوظا لصلته بالانسان ونشاط المجتمع في شتى المجالات، متبعة اساليب مختلفة تتعلق بتطوير الكوادر الطبية السعودية والافادة من خبرات الدول المتقدمة في هذا المجال، في ارسال البعثات الى تلك البلدان، للوقوف على آخر مستجدات الطب من الاجهزة الصحية والعلاجية، فضلا عن اكتساب الخبرة واستيعاب الطرق وافانين الطب الحديث، لعلاج الانسان ووقايته من الامراض ، بوصفه العمود الفقري في تحديث المجتمع ونقله خطوات الى الامام، وهو الامر الذي سلط البحث الضوء عليه، قدر امكانية الحصول على المادة العلمية ذات الصلة بقطاع الصحة.

**ب-التعليم:**

كان لابد لابن سعود بعد استقرار السكان ومحاولة ابعادهم عن حياة البداوة والترحال، ان يخطو باتجاه تهذيب سكان الحواضر، ونشر العلم بينهم، بفتح المدارس ودور العلم والحث عليها، ولتشجيعهم على الانخراط في سلكها بمختلف الوسائل، ولما اخذت هذه الحركة تنمو وتشق طريقها بخطوات الى الامام باقبال الناس عليها، واجهت

المملكة معضلة اساسية، هل يقوم فيها التعليم بمعناه الحديث، او يبقى مقتصرا على تدريس العشرات في حلقات تقام في المساجد، بعض مبادئ العلوم الشرقية وشيئا من اللغة العربية، فتطلب الامر تشكيل مديرية المعارف العامة، عام 1917[16]، لتضطلع بالامر وتكون هي المسؤولة عن سير الحركة العلمية والتربوية وتوسيع نطاقها، ووضع القواعد الرصينة لها، وحينذاك لم تزد عدد المدارس على (12) مدرسة حكومية واهلية في العاصمة والمناطق المجاورة لها، اذ بلغ عدد تلاميذها (700) طالب، وكانت موازنتها عند تأسيسها عبارة عن مبلغ (5665) جنيها، وفي عام 1919 تحولت مديرية المعارف الى مجلس المعارف وانشيء ايضا المعهد العالي للتعليم عام 1920[17]، ثم ارتفعت موازنتها عام 1929 الى (14791) جنيها، وفي العام التالي الى (23140) جنيها، وكان اول من تولى ادارة المعارف هو السيد صالح شطا، ثم الشيخ محمد كامل القصاب، ثم الشيخ ماجد كروي، وبعده الشيخ حافظ وهبة، ثم تولاها بالوكالة الشيخ ابراهيم الشوري[18].

ولم تكن عملية التحديث في التعليم وفروعه المتعددة امرا سهلا، فهناك عقبات واجهت اصلاح هذا الجانب من الحياة الاجتماعية، ذلك ان المملكة بلد شاسع، مساحته اقرب الى القارات منها الى الدول الصغيرة، والسكان فيها منثورون نثرا هنا وهناك وفق الظروف الجغرافية والمعاشية في الجزيرة العربية، مما فرض انشاء مدارس قليلة العدد على وفق القدرة المالية للمملكة يومها، اذ لم يكن النفط قد اكتشف بعد والافادة من موارده المالية، فذلك لا يخدم الا اعداد قليلة، وبالتالي يحتم الاكثار من المدارس، وكان رجال التربية والتعليم المختصون في حكم الندرة، ولم يكن هناك العدد الكافي من المدرسين الاكفاء[19].

على ان تلك المعوقات التي كانت تقف امام طريق اصلاح التعليم وتطوره لم تقتصر على ما ذكرناه، بل هناك صعوبات عاناها ابن سعود وهذه المرة من رجال الدين المعارضين، عندما اراد ان ينهض بالتعليم في المملكة، ومما يعزز ذلك ما رواه حافظ وهبة وهو من المقربين لملك الحجاز ونجد وملحقاتها من حوادث وقعت له بهذا الشأن عام 1927 بقوله:" في اوائل حزيران 1927 قامت ضجة بين علماء الدين، واجتمعوا في مكة وبعد التشاور فيما بينهم وضعوا قرار يجتمعون فيه على ادارة المعارف في مكة–وكان

الشيخ حافظ وهبة اذ ذاك من اركانها- لانها قررت في برامج التعليم تعليم مـــادة الرســـم وتعليم اللغات الاجنبية، وتعليم الجغرافية التي منها دوران الارض وكرويتها، وباعتباري من المشرفين على ادارة المعارف ، فقد تذاكرت مع جلالة الملك في الموضوع فرأى من الحكمة ان اجتمع بكبار المشايخ وابحث معهم الامر، فلما عقد الاجتماع دار الحديث على الصورة الآتية: حافظ وهبة: لقد امرني جلالة الملك بالاجتماع اليكم لاشرح لكـــم حقيقـــة المسائل التي رايتم الغاءها من برنامج التعليم، لقد مضى الزمان الذي كان يعتبر فيه كـــل ما يقوله رجل الدين حجة، ولا اعتقد انكم تريدون منا ان نقبل كل ما تقررونه دون نقاش، لان ذلك لا يتفق مع روح العصر، فرد عليه احد المشايخ قائلا: ان ما قلته حق وصـــحيح ولكننا بينا للامام عبد العزيز الادلة والمفاسد التي تترتب على تقرير هذه العلوم، فالرســـم هو التصوير والتصوير محرم قطعا، واما اللغات فانها ذريعة للوقوف على عقائد الكفـــار وعلومهم الفاسدة، وفي ذلك ما فيه من خطر على عقائدنا وعلى اخـــلاق ابنائنـــا. وامـــا الجغرافية ففيها كروية الارض ودورانها، والكلام عن النجوم والكواكب مما اخذ به علماء اليونان وانكره علماء السلف، فرد الشيخ حافظ وهبة على هذه الاقوال وفندها ، ومع ذلك فان هؤلاء المشايخ لم يقتنعوا ، ولما وقف جلالة الملك عبد العزيز على المناقشة، واقتنع ان ليس لدى العلماء دليل ديني يصح الاعتماد عليه، لم يوافقهم على رأيهم، واستمر تعليم اللغات والرسم والجغرافية كما كان"[20].

وتعبيرا عن تطلعات المملكة ورغبتها في تحديث التعليم والافادة مـــن الخبـــرات العربية والاجنبية وجعل التعليم متوافقا مع حاجات التطور والنهضة الاقتصادية في البلاد والاهتمام بالتعليم الفني بانواعه وان مهمة المدرس اكبر من تزويد الطلبة بالمعرفة، لذلك تم فتح المدارس بالعديد من القرى، وتم الاستعانة بالمدرسين من البلدان العربية المجاورة كسوريا ومصر[21]، الذين كانوا يدرسون مواد تعليمية، وقد اعرب ابن سعود عـــن نيتـــه الاعتماد على الخبرة العربية بدل الاجنبية[22]، ومما ذكره ذات الصلة بالتعليم ما يـــأتي:" يجب علينا ان نستمر على التعليم الحرفي للسكان العرب، لاننا لا يمكن ان نعتمـــد علـــى الاجانب، لاسيما على المدى البعيد"[23].

وللدلالة على تطور التعليم فقد جرى تقسيم المملكة الى سبع مناطق يشرف على كل منطقة معتمد للمعارف ويساهم في تنظيم منطقته ويعمل على تطورها، والمدارس التي تم فتحها كثيرة وعلى درجات وانواع وهي:

-المدارس الابتدائية وعددها كبير جدا تكاد تعم معظم المدن والهجر ومدة الدراسة فيها ست سنوات.

-المدارس الثانوية وهي التي انشئت في المدن الكبرى وعددها (120) مدرسة ، ومدة الدراسة فيها خمس سنوات مقسمة الى مرحلتين: اولى ومدتها ثلاث سنوات ، وثانية ومدتها سنتان وهي في مستوى علمي.

-المدارس العالية: واهمها:

1-المعهد العلمي السعودي الذي أسس عام 1926 كحجر اساس لبناء النهضة العلمية في البلاد.

2-دار التوحيد: أسست في الطائف عام 1946 لاعداد متخرجين اكفاء في العلوم الدينية واسناد وظائف القضاء في المملكة اليهم والقيام بواجبهم الديني في الوعظ والارشاد .

3-كلية الشريعة في مكة المكرمة للدراسة الدينية واللغة العربية افتتحت عام 1951.

4-دور المعلمين وهي خمسة معاهد متوسطة ومعهد عال، فتحت لاعداد المعلمين الكفوئين لمواجهة حركة التوسع في نشر العلم وتعليمه.

5- دور المعلمين الليلية وهي خاصة بالمعلمين السابقين لاطلاعهم على احدث النظم التربوية وتعليم اللغة الانكليزية.

6-مدارس تحضير البعثات الى الخارج ومنها مدرسة تحضير البعثات في مكة المكرمة.

7-معهد الرياض العلمي: تم افتتاحه عام 1953 جنوب الرياض من قبل الامير سعود بن عبد العزيز حينما كان وليا للعهد، مدة الدراسة فيه سنتان للقسم التمهيدي، ومن اقسام ثانوية وعالية، وقسم خاص يقبل فيه الطلاب الذين فقدوا ابصارهم، ومدة الدراسة في هذه الاقسام اربع سنوات، وتدرس في المعهد العلوم الدينية والعربية والاجتماعية كالتاريخ والجغرافية والرياضيات، كالحساب والهندسة وغير ذلك، ويحتوي على مكتبة تضم امهات الكتب ذات اختصاصات مختلفة، وعلى نادي ادبي، تلقى فيه المحاضرات، ويتمرن فيه الطلاب على الخطابة وصناعة الانشاء، ويبلغ عددهم نحو (1000) طالب، وقد انتدب

للتدريس في المعهد وفرعه في (بريدة) نحو (30) مدرسا من مصر والمغرب وسوريا وبعض الاقطار الاسلامية، فضلا عن المنتدبين إليه من المملكة، وهو يقوم بتزويد كل طالب بما يحتاج إليه من كتب وادوات دراسية ويصرف لكل منهم رواتب شهرية تتراوح بين (7–30) جنيها مصريا[24].

وهناك مدارس وجدت لمقاصد شتى منها:

–المدارس النموذجية: واهمها مدرسة الطائف النموذجية التي امر بتأسيسها الامير فيصل بن عبد العزيز، وغايتها ان تهيء الطلبة لبلوغ المستوى العلمي من اقرب الطرق وفي اقرب وقت.

–المدارس الليلية: لتعليم الكبار اللغتين العربية والانكليزية والكتابة على الآلة الطابعة وتحسين الخطوط العربية.

–مدارس مكافحة الامية: وهي خاصة لكبار السن من الذين لا يعرفون القراءة والكتابة.

–مدارس رياض الاطفال: وقد انشئت على احسن النظم في مصر.

–مدارس لدور الايتام: في الرياض ومكة المكرمة والمدينة المنورة.

هذا عدا المدارس التي فتحتها بعض الهيئات والشباب الحر وترعاها الحكومة وتمدها بالمساعدات المالية الوفيرة، والكتاتيب المنتشرة التي لم يخل منها مكان حتى القبائل الرحالة والمدارس المهنية الكبرى، كالمدارس العسكرية، والطيران، والصحة العسكرية، وتعليم الميكانيك، ومدارس البرق واللاسلكي، ومدارس الصناعة لتعليم صناعة تكرير النفط ومد الانابيب ، ومدرسة التجارة الليلية ، ومدرسة الشرطة وغيرها[25].

من جانب آخر كان لشركة ارامكو النفطية دور في مجال التعليم، ففي عام 1945 قامت ببناء (10) مدارس، تتسع في مجموعها لـ(2400) تلميذ، وهي تزودهم بكل ادوات الدراسة ولوازمها الاولى، فضلا عن نظافة المدرسة والاثاث اللازمة، والاهتمام بدورات المياه الصحية، وانشاءها لعدد من المدارس المهنية لتنمية مهارات الافراد السعوديين، لتعلمهم مختلف الحرف والصناعات وابرزها مدرسة الصنائع في مدينة الظهران بجوار مقر ادارة الشركة[26].

مقابل ذلك شملت عملية التغيير وادخال مظاهر الاصلاح في التعليم نواحي اخرى بعد الافادة من العوائد المالية النفطية، ففي عام 1947 افتتحت مديرية المعارف مدرسة

صناعية في جدة لتدريب الحدادة والتجارة واللحام والاشغال الخاصة بميكانيكية السيارات، فيما اسهمت شركة ارامكو في العام التالي في زيادة عدد المدارس الى (70) مدرسة، وارتفاع عدد الطلبة الى (8400) تلميذ، كما وصل عدد المدارس الحكومية اواخر حكم ابن سعود الى (381) مدرسة حكومية متنوعة، الامر الذي اسهم في احداث تغييرات مباشرة او غير مباشرة في المجالات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، حمل الى السكان كل ما في البلاد الغربية والامريكية من مغريات الحضارة المادية، وفي بداية عام 1950 راحت ارامكو تنشأ مدارس في المنطقة الشرقية من المملكة تشبه المدارس الامريكية، ووفرت التسهيلات اللازمة لتعليم (450) طالبا، وتكفلت بصرف (20,000) ريال سنويا تصرف بهذا المجال، وكذلك فتحها عدد من المدارس المهنية[27].

وعلى اثر حصول تطور اقتصادي انعكس آثاره الايجابية على وضع المملكة المالي بعد الافادة من الواردات المالية للنفط المصدر الى الخارج، فقد اهتمت الحكومة السعودية في ارسال البعثات الى البلدان العربية والاجنبية، وكانت اولها الى مصر عام 1927، وتبعتها اخرى عام 1936، ثم بعثة ثالثة عام 1942، وبعد ذلك انتظمت البعثات سنة بعد اخرى الى جامعة الازهر ليدرس بعضهم في كلية الشريعة، وبعضهم في كلية اللغة العربية، وآخرين في كلية اصول الدين، فضلا عن جامعة فؤاد الاول بالقاهرة، ليدرسوا في كلياتها: الطب، العلوم، الزراعة، دار المعهد العالي للهندسة، البوليس، الحربية، التجارة، معهد الطيران والتلفونات والمساحة، كما اوفدت الى جامعة فاروق الاول بالاسكندرية للدراسة في كليات الطب والآداب والتجارة والحقوق وكلية فيكتوريا. اما بعثاتها الى الولايات المتحدة فهي للتخصص في الكيمياء وعلوم الجيولوجيا وعلوم الاقتصاد والمحاسبة وادارة الشركات والانواء والارصاد الجوية وعلم اللاسلكي والمخابرات والطيران، فضلا عن الكليات العسكرية[28]، وفي عام 1949 بلغ عدد المبتعثين من الطلبة السعوديين الى الولايات المتحدة (14) طالبا، واخذ عددهم بالتزايد بمرور السنين فشكلوا بذلك نواة الاحتكاك الحضاري والثقافي مع شعوب تلك البلاد، واخذ ما يمكن ان ينفع من وسائل وطرق تربوية وتعليمية بهدف تطور التعليم بانواعه في المملكة، بوصفه الاساس لبناء الدولة العصرية[29].

وعلينا التذكير بالتطور الذي حصل في العلاقات الامريكية- السعودية، لاسيما بعد الحرب العالمية الثانية في المجالات كافة، مما كان له آثاره الايجابية في تقديم الولايات المتحدة عام 1953 معونة تضمنت المساعدة الفنية للتدريب المهني لتحسين حالة المدارس، واعداد الطلبة للمهن العملية في حقول الزراعة والصناعة والتجارة، فضلا عن المساهمة بوضع الاسس للتعليم الجامعي على النسق المتبع في الولايات المتحدة، مما يعني تحقيق نتائج طيبة في ميدان التعليم على مختلف مستوياته وتخصصاته، ليجعل المملكة تتمكن من تلبية متطلبات تطور المجتمع السعودي ومواكبة التطور العالمي قدر الامكان[30].

ولعل ما يعزز ما ذهبنا اليه ان السياسة التعليمية السعودية قد اتخذت لنفسها منحى التحديث بالرجوع الى الاحصاءات التي اجريت عام 1952-1953، فقد كان عدد المدارس القروية (159) وعدد معلميها (221) وعدد طلابها (10301) طالبا ، بمعدل (65) طالبا لكل مدرسة، و(46) طالب لكل صف، اما المدارس الحكومية الابتدائية فكان عددها (170) مدرسة وعدد معلميها (1240) معلما، وتلاميذها (30846) طالبا و(181) طالبا في كل مدرسة (25) طالبا في كل صف، وكان هناك احد عشر مدرسة خاصة تقوم بتعليم (3568) طالبا، على ايدي (149) معلما بمعدل (324) طالبا لكل مدرسة و(24) طالبا لكل صف. اما المدارس الحكومية الثانوية فكان عددها احد عشر وعدد معلميها (150) معلما، وعدد طلابها (150) بمعدل (1000) طالب لكل مدرسة و(73) لكل صف وكان هناك ثلاث مدارس ثانوية خاصة عدد طلابها (438) طالبا واساتذتها (26) استاذا وبمعدل (146) طالبا لكل مدرسة و (17) طالبا لكل صف وهناك هيئة مسؤولة عن (13) معهدا، عدد اساتذتها (100) وطلابها (1100) كما ان هنالك (8) معاهد اخرى عدد معلميها (15) وتعد (263) مرشحا لمهنة التدريس، و(6) معاهد مسائية في تعليم اللغة الانكليزية[31].

**ج-فئة العمال:**

ادى التغير الاقتصادي الذي حصل في المملكة عقب تصدير النفط الى الخارج الى حدوث تحولات في المجال الاجتماعي اسوة ببقية مجالات الحياة، تمثلت بظهور فئات اجتماعية جديدة، كنتيجة طبيعية لتلك التغييرات، حيث تمركزت الفئة الثرية في الرياض

وجدة والمدن الشرقية، وهي كانت مركزا للدوائر الحكومية والمؤسسات التجارية الاهلية، ومركزا للسفارات والقنصليات الاجنبية في اثناء الحكم الهاشمي، الا ان مدينة الرياض اخذت تزيد من دورها التجاري والسياسي لانتقال بعض التجار والدوائر إليها[32].

وفي المقابل نلاحظ ولاول مرة في تاريخ الخليج والجزيرة العربية ظهور فئة عمالية بعد اكتشاف النفط بالنظر للحاجة الماسة لايجاد العمال في الحقول والشركات النفطية والاعمال التجارية، والبناء والعمران والمقاولات، وتجارة الموانيء والنقل البحري والاستيراد والتصدير وانشاء المعامل والمشاريع الاستثمارية، وبذلك تنامت الفئة العمالية واتسعت قاعدتها في التركيبة السكانية، لكنها عانت من استغلال الشركات الاجنبية والمقاولين والشركات التجارية، لكنها سرعان ما اخذت تشارك في الدعوة الى الاصلاح والمطالبة بحقوقها[33].

لذلك اخذت الفئة العمالية تسترد حقوقها وتعمل بالنفط بشروط عمل مناسبة كالاجور المرتفعة، وقوانين حماية العامل، كضمان تأمين صحي، وضمان التعويض للعامل في حالة العطل او الوفاة، اضافة لبرامج تثقيفية وترفيهية، كما ظهرت فئة متعلمة من الشباب الذين تأثروا بثقافة البلدان العربية المجاورة، وذلك عن طريق المدرسين العرب العاملين في السعودية، او عن طريق الابتعاث الى هذه البلاد، ومن السعوديين من تأثر بثقافة البلاد الاجنبية التي امها السعوديين من اجل الدراسة، او من اجل امور اخرى، الامر الذي جعل هذه الفئة المثقفة تتصارع مع كل ما هو تقليدي، مطالبة بالتجديد والاصلاح[34]، فكان عونا للخطوات التي كانت تتخذها السلطات السعودية بهذا الشأن.

**2-النقل والمواصلات:**

لم تكن شبكة النقل والمواصلات قبل الاصلاح احسن حظا من البلدان الاخرى في الجزيرة العربية، لاسيما الاجزاء الداخلية فيها، عدا الاتصال البري عن طريق قوافل الصحراء التي تنقل الحجاج، او البضائع لبعض المدن النائية، فضلا عن حركة النقل البحري بين موانيء البحر الاحمر وموانيء الهند، او موانيء الخليج العربي، ويرجع ذلك الى اتساع رقعة الصحراء واتساع الشقة بين الاصقاع المأهولة بعدد قليل من السكان، علاوة على وعورة المسالك التي اعتادها رجال القوافل في نقل الاموال وانتقال الحجاج الى الحجاز[35]، وهناك مشكلة عدم توفر الاموال الضرورية لادخال الوسائل الحديثة في

النقل والمواصلات التي تستطيع مواكبة احتياجات السكان وتطور اوضاعهم المختلفة وتلبيتها، اذ ان الدخول النظامية التي يمكن الاعتماد عليها، هي تلك الناشئة من الرسوم المجبية من الحجاج الوافدين الى الاماكن المقدسة في الحجاز[36].

وبهدف تنظيم عمل الجهات الحكومية السعودية للقيام بواجباتها للنهوض في هذا القطاع، اسس ابن سعود (مصلحة الطرق والمخابرات اللاسلكية) وجعلها تابعة لوزارة المالية، مهمتها العمل على تذليل مصاعب التنقلات بشق الطرق وتعبيدها، وادخال وسائط النقل والمواصلات الحديثة وربط البلاد بعضها ببعض من جهة ، والعالم الخارجي من جهة اخرى، ونظرا لاتساع اعمالها ومشاريعها تأسست وزارة المواصلات عام 1953، فتولاها الامير طلال بن عبد العزيز، وضمت نخبة من الموظفين الاخصائيين ممن تخرجوا من الولايات المتحدة واوربا ومصر، واكثرهم سعوديون ولبنانيون وسوريون وفلسطينيون، وضمت دوائر البرق والبريد والهاتف والطرق والسكة الحديد[37].

**أ-النقل البري:**

**-ادخال السيارات وتعبيد الطرق:**

حري بنا ان نستعرض النقل البري قبل التطور الذي لحق به بعد توحيد مناطق المملكة، وتصف لنا مخطوطة عن الجزيرة العربية ان القوافل والعساكر كانت تتخذ طرقا لها في اراضي صحراوية، وان قطع مسافة او مرحلة معينة مسألة صعبة جدا وتحومها المشاكل وان السواح يستعينون بخرائط لهم ويتعقبون الطرق المستقيمة عند مرورهم بالمنطقة، وكثيرا ما يحتاجون الى ادلاء، وجرت العادة ان يكون نقل العساكر سهلا ابتداء من شهر تشرين الاول الى آذار. اما بقية المواسم فيستحيل النقل فيها من جراء حرارة الشمس، وهناك ستة طرق لنقل العساكر والقوافل هي:

1- من هفوف الى قطر.
2- من هفوف الى اسكلة عجير.
3- من هفوف الى ميناء قطيف.
4- من هفوف الى ميناء البصرة والكويت.
5- من هفوف الى نجد الاصلي (المركز) الاماكن التي تقع في الجهة الجنوبية من الاحساء وهي الرياض وحائل ودرعية، ومن هناك ينتهي الى جانب الحجاز[38].

لذلك لابد من العمل لادخال الوسائل الحديثة في النقل البري ونقله الى اوضاع جديدة ذات سمات عصرية تختلف عن الطرق القديمة المستخدمة، فاخذت المملكة تتخذ اجراءات عدة لتوفير الراحة للمواطنين، وسماح الحكومة مبكرا للمواطنين باستيراد السيارات عام 1926، وقد ادى (فيلبي) الشخصية البريطانية المعروفة دورا في دخول هذه السيارات، والذي كان يدير اعمال الشركة الشرقية المحدودة التي تأسست في العام نفسه متخذة من جدة مقرا لها، بحيث انه حصل على موافقة[39] ابن سعود على ان يكون فيلبي وكيلا لشركة فورد الامريكية في المملكة، ويقوم باستيراد سياراتها، التي اصبحت تزاحم سيارة (شوفرليه) فامتلك بذلك احتكار تجارتها، وقدر عدد ما وصل منها الى البلاد السعودية عام 1926 بحوالي (16) سيارة[40].

وبهدف تحقيق نجاحات في مشاريع النقل البري واهمية تعبيد الطرق كجزء من سياسة التحديث التي اتبعها ابن سعود، فقد تم الاستعانة بمهندسين مصريين للمساهمة في اعمال انشاء طرق برية معبدة، وبالفعل شهد عام 1938 انجاز طريق جدة–مكة المكرمة، تولت اكساءه فيما بعد شركة (انترناشنال بكتل) الدولية (الامريكية) International Bechtel Corporation باشراف المهندسين الذين ارسلتهم الحكومة المصرية ، البالغ طوله (46) ميلا، سددت نفقاته على حساب اوقاف الحرمين الشريفين، كما عبد طريق الرياض –الطائف–مكة المكرمة، وطريق آخر بين الرياض–الهفوف –الظهران–القطيف–جبيل، فيما تولت شركات امريكية بمد جميع الطرق البرية في المنطقة الشرقية[41]، وفي عام 1939 طلب ابن سعود من تويتشيل K.S.Twtchel) الخبير الجيولوجي الامريكي– الذي كان قد وفد الى المملكة والتقى[42] الملك في 12 كانون 1932 لاغراض تتعلق بالتنقيب عن النفط في بلاده– في البحث عن امكانية مد طريق سيارات يربط جيزان– ابها– وابها مع نجران، وقد رفعت تقارير اوضحت ان الطريق ممكن استغلال ارضه وصالح لمد وتعبيد هذه الطرق البرية[43].

اما شركة ارامكو فقد اسهمت في مجال توريد السيارات الى المملكة لازدياد الحاجة لها، عبر الاموال التي استثمرتها بهذا المجال والتي قدرت حتى اواخر حكم ابن سعود بـ(160) مليون دولار، استخدم قسم منها لشراء سيارات متنوعة بلغ عددها (350) سيارة، ثم زاد عددها الى (5) آلاف سيارة عام 1944و (13) الف عام 1949، حتى وصلت الى (22) الف سيارة في عامي 1951–1952[44].

وفي ضوء المعلومات المتواضعة التي تم عرضها–آنفا– يمكن ملاحظة حدوث تطور ملموس في الجهود المبذولة لاحداث تحول في النقل البري، ومعرفة مدى التوسعة في مشروعات تعبيد الطرق البرية، اذا علمنا انه في بداية عقد الاربعينيات من القرن العشرين، كان في المملكة حوالي (300) كم من الطرق المعبدة بالاسفلت في بلاد مساحتها تقدر بنصف مساحة قارة اوربا، ولكن بعد احدى عشرة سنة وصلت الطرق المعبدة الى (3500)كم وصرف عليها مبلغ (350) مليون ريال اي في عام 1951[45].

**ب–سكة الحديد:**

كانت البلاد العربية السعودية تخترقها قديما شبكة من طرق القوافل تقطعها الجبال، وتجري في بحارها سفن الشراع، وادت عوامل عدة في تأخر قطاع المواصلات، ومنها مشاريع سكة الحديد اهمها:

1–اتساع رقعة البلاد فشبه الجزيرة العربية مترامية الاطراف وذات مساحات صحراوية واسعة.

2–وعورة المسالك التي كانت تعبرها القوافل او التي تخترقها الطرق الموجودة وارتفاع التكاليف اللازمة لاقامة مشروعات التحديث[46].

وعلى اثر اكتشاف النفط عام 1933 وتوقيع الحكومة السعودية اتفاقا مع شركة كاليفورنيا الامريكية، عمل ابن سعود على احداث تطور في مجال المواصلات، لاسيما البرية منها، فاولى اهتمامه بمد سكة حديدية في البلاد، فضلا عن الطرق البرية المعبدة، واستيراد القطارات اللازمة لها، على الرغم من وجود عجز مالي في ميزانية المملكة، التي لا تزال تعتمد على مواد مالية بسيطة فحسب، ففي بداية عام 1933 اعطى الملك امتيازا لجماعة من مسلمي الهند (شركة هندية) لانشاء سكة حديدية من جدة الى مكة المكرمة، اذ وصل الى حكومة مكة مبلغ من المال لهذا الغرض[47].

بدأت الخطوات الفعلية باتجاه اقامة مشاريع لسكة الحديد[48] في السنوات التي اعقبت الحرب العالمية الثانية، حيث بوشر منذ تشرين الثاني 1947 في انشاء الخط الحديدي، الذي تم في اربع سنوات، ويبلغ طوله (566) كيلومترا، فيسير من ميناء الدمام الكائن على ساحل الاحساء، ويمر بشمال بلدة الظهران، ومنها يسير في الاتجاه الجنوبي الغربي حتى يصل بلدة (البقيق) ومنها الى بلدة (الهفوف) احدى المناطق الزراعية الهامة

الآهلة بالسكان، ثم يتجه الى (عين حرض) المخيم النفطي الواقعة في منتصف الطريق ، وبعد ذلك يجتاز صحراء (الدهناء) ذات الرمال الحمراء ويصل (الخرج) المركز الزراعي الحكومي وهو آخر محطة قبل الرياض، وينتهي في الاخيرة عند نقطة تقاطع سيارات الخرج- الرياض وفي طريق المطار الجوي للرياض، وبنى لهذا الخط الحديدي معمل عظيم لاصلاح القاطرات وعربات السكة الحديدية ومستلزماتها، ومحطة كبرى للركاب في مدينة الدمام، ومحطات مماثلة في الظهران والبقيق والهفوف والخرج والرياض، عدا المحطات الصغرى على طول الطريق، فيما بلغت نفقات قاطرات وعربات سكة الحديد (الرياض-الدمام) اكثر من (25) مليون ريال سعودي، اما تكاليف المشروع كله فقد بلغت (200) مليون ريال سعودي[49]، مع الاشارة الى وصول اول قاطرة بعد اتمام المشروع الى الرياض عام 1951[50].

وقد ابدى ابن سعود رغبته في استمرار العمل لايصال هذا الخط الحديدي من الرياض الى جدة، فاتخذت وزارة المالية التدابير اللازمة ورصدت الاموال المطلوبة لتحقيق هذا المشروع، وبالفعل اوفدت الدوائر المختصة بعثة فنية لدراسة الارض واختيار الطريق لمرور السكة فيها ووضع التصاميم اللازمة لذلك، فقامت البعثة بعملها واعدت تقاريها المفصلة عن نتائج دراستها وعرضتها على الجهات الحكومية المختصة، ويبلغ طول المشروع (1400) كيلو مترا، ليصبح ساحل المملكة الغربي مرتبطا بساحلها الشرقي عن طريق العاصمة الرياض، بسكة حديدية تقطع مسافات لاتقل عن (2000) كيلومترا، مما يسهل الامر لنقل الحجاج القادمين من الشرق بالبواخر، بوصفه طريقا سهلا الى بيت الله الحرام، فينزلون في الدمام، ومنها يستقلون القطار صوب جدة ومنها بالسيارات الى مكة المكرمة[51].

مقابل ذلك جرى مد سكة حديد في المنطقة الشرقية من المملكة عام 1947 بناء على طلب ملك السعودية من شركة ارامكو الامريكية في ربط ميناء الدمام ومدينة الظهران، التي هي مركز عمل الشركة، لاستكمال انشاء شبكة من خطوط السكة الحديدية لربط مناطق المملكة، بواسطة القطارات الرخيصة الثمن لنقل المسافرين والبضائع، وعلى الرغم من معارضة الشركة لانشاء المشروع لعدم وجود جدوى اقتصادية منه، الا انها سرعان ما استجابت لرغبة الملك ونفذته، ودفعت مبالغ المشروع من ميزانيتها، على امل

ان تأخذه من ريع النفط في المستقبل، وفي عام 1952 تم الانتهاء من تنفيذه، وانشأت مصلحة السكك الحديد باشراف الجنرال (مليدر Malider) حتى عام 1966، حيث استلمت الحكومة السعودية ادارتها[52].

ومع اطلالة عقد الخمسينيات من القرن العشرين قرر ابن سعود في 25 تشرين الاول 1951 بناء خطوط جديدة للسكة الحديدية تغطي المناطق الداخلية من بلاده، فضلا عن اخرى تربطها بساحل البحر الاحمر وحتى ساحل الخليج العربي، ومع سوريا المجاورة على النحو الآتي:

1-بناء خط الجزيرة العربية ويمتد (1100) كيلومترا من الخليج العربي الى البحر الاحمر مرورا بمدينة الرياض، وتكاليفه التقريبية (32,500,000) دولار.

2- مد خط دمشق-المدينة المنورة حتى عدن مرورا بمكة المكرمة-ابها- صنعاء مع وصله بالخط الممتد من الجزيرة العربية.

3-ترميم وتوسيع خط سكة الحجاز الحديدية الذي انشيء في العهد العثماني والمنتهي بالمدينة المنورة الذي كان قد خرب اثناء الحرب العالمية الاولى وبقيَّ معطلا بين المدينة والاردن[53].

**ج-الموانيء البحرية والنقل الجوي:**

بعد تخلصه من حركة الاخوان المعارضة عام 1930 التفت ابن سعود الى شؤون النقل البحري، اذ شهد عام 1931 انشاء مديرية خفر السواحل ومركزها جدة، واوكلت إليها شؤون الموانيء وخفر السواحل ومكافحة التهريب وتنظيم الملاحة، ثم اصدر اوامره المتضمنة انشاء مرفأ حديث ضخم في جدة ترسو فيه السفن[54]، وهو من اهم موانيء المملكة، فسهل للحجاج الوافدين الى بيت الله الحرام عن طريق البحر سبيلهم إليه، حيث ينزلون الى البر في راحة واطمئنان، بعد ان كانوا يلاقون في السابق من طول المسافة التي يقطعونها في البحر المصاعب والمتاعب حتى يصلوا الى البر، فصار يستقبل الميناء يوميا (6) بواخر من مختلف الاحجام محملة بشتى البضائع، وزود بجميع المعدات الموجودة في الموانيء الحديثة، ثم جعل إليه طريق من داخل مدينة جدة احتاج مده فوق المياه الى عمق (18) مترا، وانشئت جزيرة صغيرة في منتصف هذا الطريق المائي تبلغ مساحتها اكثر من (26000) متر مربع، بني عليها استراحات للحجاج ومستودعات ومكاتب للكمارك ومسجد للمصلين وجميع ما يتعلق بشؤون الحجاج ورعايتهم[55].

اما ميناء الدمام على الخليج العربي شرقي المملكة الذي انشأ عام 1951 وتبدأ منه سكة حديد الرياض، فهو يتصل برصيف مدينة الدمام الكائن في المياه العميقة مع الساحل بواسطة جسر حديدي طوله (2870) مترا وممر صخري طوله (7830) مترا، يتكون المرفأ الرئيسي من ميناء يرتكز على اعمدة فولاذية يبلغ طولها (742) قدما وعرضها (85) قدما ، والمرفأ مجهز لرسو باخرة شحن كبيرة على كلا جانبيه، وقد اشتغل في بناءه (416) عاملا سعوديا، و(302) فلسطينيا، فضلا عن الاجانب من الامريكيين والايطاليين والبريطانيين(56).

ويلاحظ انشاء المواني الجديدة وتطوير المواني القديمة لتكون قادرة على استيعاب السفن التجارية وناقلات النفط الكبيرة على الساحلين الشرقي والغربي، ففي البحر الاحمر كانت هناك ثلاث مواني قديمة، وهي ميناء ينبع وجدة وجيزان، لخدمة المنطقة الغربية في الحجاز، اما المنطقة الشرقية المطلة على الخليج العربي فكانت فيها ثلاث مواني، هي القطيف وجبيل وعقير التي كانت تستخدم فيها السفن الشراعية الصغيرة ومنها كانت توزع الى مدن الاحساء ونجد(57).

اما الطرق الجوية (النقل الجوي) فجاء الاهتمام به متأخرا بعض الشيء لوجود اولويات في اجراءات التحديث في المملكة، ومع ذلك هناك مبررات دفعت الحكومة السعودية الى الاهتمام بها ايضا اسوة بوسائل النقل الاخرى، تأتي في مقدمتها بعد المسافات بين المناطق الداخلية وتناثر المدن على ابعاد شاسعة، كما ان الطرق البرية بالنسبة لحجم البلاد، لم تتمكن من تلبية متطلبات التطور الذي حصل في المملكة، والقيام بالدور المطلوب منها، ولمعالجة ذلك تطلب الامر الاسراع في ارسال البعثات الى الخارج لتعلم فنون الطيران، ففي اواخر عام 1935 وقع الاختيار على (10) من الشباب النابهين لتعلم قيادة الطيران، اوفدوا في بعثة خاصة الى ايطاليا، اذ مكثوا فيها سنة كاملة، تلقوا خلالها الدروس والتمرينات العملية، ونالوا في نهاية المدة شهادات الطيران المدني والحربي، ثم عادوا الى البلاد، في وقت كان فيه الطيران داخل المملكة مازال في دور التكوين وجميعه عسكري، ماعدا الخط بين جدة والمدينة المنورة فان شركة مصر للطيران كانت مستعدة لنقل الركاب والبريد عليه، التي كانت على وفق ترتيب مؤقت في موسم الحج تقوم بنقل الحجاج من القاهرة الى جدة بواسطة طياراتها، وقد افتتح هذا الخط رسميا عام 1936(58).

وعقب انتهاء الحرب العالمية الثانية تم انشاء مؤسسة الخطوط الجوية السعودية عام 1945، التي اصبحت الجهة الرسمية المشرفة على الطرق الجوية، وعليها ان تسرع الخطى لادخال الطائرات واستخدامها لربط مناطق المملكة الواسعة، وقد اقتصر نشاطها في البداية على نقل الركاب والبريد، فيما بين جدة- الرياض- الظهران، مما يشير الى تنامي الاهتمام الرسمي بهذا القطاع الحيوي الذي عليه ان يواكب عملية التطور التي بدأت في البلاد[59].

الا ان التوجه السعودي للافادة من الخبرة الخارجية والاستعانة بطائرات شركة مصر للطيران لتسهيل النقل الخارجي لا يعني اغفال اهمية قيام مؤسسة تتولى على عاتقها الامر، فأمر ابن سعود بتأسيس شركة طيران مدنية سعودية عام 1947كانت تملك (10) طائرات من طراز (داكوتا) عمل فيها (17) امريكيا معظمهم طيارين ، ثم (12) اجنبيا من جنسيات مختلفة، و(121) سعوديا، فيما بلغ عدد المسافرين على هذه الطائرات (6500) مسافرا عام 1950، وهناك عدد من طائرات (د س300) حصلت عليها المملكة من فائض اعتدة الحرب[60].

وتأسيسا على ذلك برزت الى الوجود خطوط جوية تربط بين جدة والظهران والرياض، كما ربطت خطوط شركة الطيران السعودية مع معظم بلاد العالم، كالعراق ومصر وسوريا ولبنان والاردن وتركيا وايران وباكستان والكويت والبحرين وعدن والسودان واسمرا ونيروبي واديس ابابا ، وقد نظمت لطياراتها داخل المملكة رحلة يومية بين جدة والرياض، وثلاث رحلات اسبوعية بين جدة والطائف والرياض والاحساء والظهران والمدينة المنورة، ورحلة اسبوعية الى جيزان، وفي عام 1953 تم ربط كافة انحاء المملكة بمدنها الرئيسة والمشاركة في نقل الحجاج[61] بواسطة شبكة من خطوط النقل الجوي التي اخذت تتولى نقل المسافرين والبضائع، داخل الاراضي السعودية وما بين الاخيرة والبلدان الاخرى.

**د-المواصلات البرقية والتلفونية واللاسلكية:**

اثر انشغال ابن سعود في التخلص من حركة الاخوان بزعامة فيصل الدويش[62] طيلة سنوات(1928-1930) في توجيه جهوده نحو حركة التحديث في المملكة، لانهم كانوا يمثلون عقبة امام توجهات الاصلاح المنشودة في مختلف مجالات الحياة وينظرون

على سبيل المثال لا الحصر على ادخال التلفون والتلغراف اللاسلكي بوصفهما من اعمال الشيطان لايمكن السماح باستخدامها، ومما يعزز ذلك ما ذكره حافظ وهبة، وهو من مستشاري ابن سعود عن ذلك على النحو الآتي:" اوفدني جلالته للمدينة سنة 1346هـ (1928م) مع عالم كبير من علماء نجد للتفتيش الاداري والمالي فجرى ذكر التلغراف اللاسلكي وما يتصل به من المستحدثات فقال الشيخ: لاشك ان هذه الاشياء ناشئة من استخدام الجن، وقد اخبرني ثقة ان التلغراف اللاسلكي لا يتحرك الا بعد ان تذبح عنده ذبيحة، ويذكر عليها اسم الشيطان، ولم يكن شرحي لنظرية التلغراف اللاسلكي نصيب من اقناع الشيخ، وفي يوم من الايام دعاني الشيخ لمرافقته لزيارة قبر حمزة عم الرسول صلى الله عليه وسلم عند جبل احد، فلبيت الدعوة وسرنا من المدينة بعد صلاة العصر، وفي اثناء الطريق اوقفت السيارة عند محطة التلغراف اللاسلكي، فسأل الشيخ: لماذا وقفت السيارة؟ فاجبته لنر التلغراف اللاسلكي، فان كان هناك ذبائح ودعوة لغير الله فاني ساحرقه مهما كانت النتيجة، فقال الشيخ: بارك الله فيك، فدخلت المحطة، وبعد البحث لم يجد الشيخ اي اثر لعظام الذبائح وقرونها او صوفها، ثم اراه الموظف المختص طريقة المخابرة، وفي دقائق تبودلت المخابرات والتحيات بينه وبين جلالة الملك في جدة، لكنه ظن اي ربما دبرت هذه الحيلة بايعاز الملك ، فزار الشيخ محطة التلغراف بضع مرات منفردا في اوقات مختلفة، بدون ان يخبر احد بعزمه فكان يفاجأ العامل المختص بالزيارة، ويسأله عن كل ما يخفي عليه، وقد اخبرني الشيخ ونحن في طريق عودتنا الى مكة بانه يستغفر الله ويتوب إليه مما كان يعتقده"[63].

بادر ابن سعود في عام 1930 الى الاستعانة بالشركات الاجنبية لادخال وسائل الاتصال في انحاء المملكة، اذ طلب[64] من شركة (ماركوني) في لندن ان تنشيء بعض محطات اللاسلكي في بلاده، وقد تم ذلك عام 1933 ، فهناك محطتان في مكة المكرمة والرياض قوة (6) كيلوواط ، وكذلك في المناطق الرئيسية الآتية: القاف، حائل، وبريدة، وفي المدن الواقعة على الخليج العربي وهي: القطيف، وجبيل، وعقير، توجد في كل واحدة محطة قوتها (نصف كيلو واط) وجعل تحت تصرفه اربعة (لوريات) مزودة باجهزة ماركوني، وبذا يعبر الصحراء وهو على اتصال دائم بالحوادث التي تقع في اواسط مملكته وفي الجهات النائية منها، لاجل اصلاح الادارة الحكومية وتسهيل الاتصالات فيما بينها[65].

وفي كل تحديث لجوانب الحياة الاقتصادية والاجتماعية كانت هناك معارضة يقف ضدها بعض رجال الدين، الذين يعدون تلك الاجهزة والمعدات المتطورة من عمل الشيطان وانها تعمل بوحي منه، ونقلوا للملك سبب اعتراضهم لان (التلفون بحر المصائب) وان دخوله سيسلم البلاد الى الانكليز، ونورد لكم في ادناه ما ذكره ابن سعود بشأن ذلك الى حافظ وهبة، نقلا عن الاخير بقول الملك:" وقد اخبرني جلالة الملك في شعبان سنة 1351هـ(ايلول سنة 1932) اثناء زيارتي للرياض ان بعض كبار رجال الدين حضروا عنده سنة 1931 لما علموا بعزمه على انشاء محطات لاسلكية في الرياض والمدن الكبرى في نجد، فقالوا له: يا طويل العمر: لقد غشك من اشار عليك باستعمال التلغراف وادخاله الى بلادنا وان "فيلبي" سيجر علينا المصائب ونخشى ان يسلم بلادنا للانجليز، فقال لهم الملك: لقد اخطأتم فلم يغشنا احد، ولست–ولله الحمد– بضعيف العقل، او قصير النظر لاخدع بخداع الخادعين وما "فيلبي" الا تاجر، وسيطا في هذه الصفقة، وان بلادنا عزيزة علينا لا نسلمها لاحد الا بالثمن الذي استلمناه به، اخواني المشايخ ، انتم الآن فوق رأسي، تماسكوا بعضكم ببعض لا تدعوني اهز رأسي فيقع بعضكم او اكثركم وانتم تعلمون ان من وقع على الارض لايمكن ان يوضع فوق رأسي مرة ثانية، مسئلتان لا اسمع فيها كلام احد، لظهور فائدتهما لي ولبلادي، وليس هناك دليل من كتاب الله وسنة رسوله ﷺ يمنع من احداث اللاسلكي والسيارات"[66]، واثبتت الاحداث اللاحقة واجراءات التحديث عدم تمكن العلماء من منعه وبمرور الوقت خفت معارضتهم.

وتوافقا مع هذه التوجهات حرص ابن سعود على ادخال وسائل المواصلات كالبرق واللاسلكي والتلفون الى بلاده في السنوات التي اعقبت نهاية الحرب العالمية الثانية، فأمر بتشكيل مصلحة لها وانشاء الدوائر التي تتطلبها في كافة انحاء البلاد، كما امر بفتح مدارس في كل من مكة وجدة والرياض والمدينة وغيرها لتعليم هذه الفنون، وخصص للطلبة رواتب شهرية، وقد تخرج منها عدد كبير تخصصوا في اعمال البرق والتلفون واللاسلكي، وارسل المتفوقين منهم الى مصر وبريطانيا والولايات المتحدة، فعاد كثير منهم، وقد تضلعوا في امورها وتخصصوا في شؤونها واظهروا قابلياتهم في اداراتها والعمل بها، وهي من الكثرة بحيث شملت المحلات التجارية وبيوت الاهلين، عدا دوائر الحكومة التي تزخر بها، فقد اصبح في مكة المكرمة وحدها اكثر من (2000) تلفون،

وفي كل من الطائف وجدة والمدينة المنورة والرياض اكثر من (1500) تلفون، فضلا عما في الاحساء وعسير[67]، وهي موزعة على (60) مركزا لاسلكيا ثابتا، منها (3) مراكز قوية في جدة والرياض والظهران، تتصل بابعد المراكز في العالم، وما يزيد على (100) آخذة لاسلكية مختلفة الاحجام، منها الثابت ومنها المتحرك على السيارات، كما استحضر اكثر من (20) مركزا هاتفيا لاسلكيا على موجة قصيرة، ربطت بها جدة بالرياض والدمام وسائر المراكز البعيدة[68].

من جانب آخر تم استحداث الاذاعة الكبرى عام 1949 في جدة وهي اول اذاعة تذاع في تاريخ الجزيرة العربية وبرغم طابعها الديني لكنها اصبحت مركزا اعلاميا كانت تبث الى آلاف المنازل في المملكة، ويستمع الناس الى برامجها الدينية والثقافية التي تهدف الى بناء المجتمع السعودي على أسس سليمة، وبعد تأسيس وزارة المواصلات عام 1953 تولت القيام بمشروع التلفون الآلي (الاوتوماتيكي) بين جدة والرياض ومكة المكرمة والطائف والمدينة المنورة والقطيف والهفوف والخبر ورأس تنورة والدمام مع شبكة خطوط تصل بهذه المدن والقرى المجاورة لها[69].

**3-العمران:**

حظيَّ الجانب العمراني باهتمام الاوساط الحكومية شأنه مثل بقية المجالات الاقتصادية والاجتماعية التي شملها التغيير، وان كانت المصادر لا تسعفنا بمعلومات توثق ما حصل في هذا المجال، ومن الواضح ان المباشرة ببناء المساجد والقصور ومد انابيب المياه، قد تم بعد اكتشاف النفط وتصدير كميات منه الى الخارج عام 1938، وبالتالي الافادة من عوائده المالية الضرورية لتوفير مستلزمات البناء والعمران، فقد تم اعمار المسجد الكبير في مكة المكرمة وتوسيع شوارع المدينة، لاهمية ذلك في تأمين الاماكن التي يحتاجها الحجاج الوافدين الى بيت الله الحرام لاداء فريضة الحج من بلدان عدة[70].

من جانب آخر كان لشركة ارامكو دور في اقامة بعض المرافق المهمة، فقد كلفت (ادوارد جينز) احد المختصين الامريكيين عام 1947 في مد شبكات المياه ويساعده (4) فنيين من العمال الامريكيين جاءوا من ولاية تكساس، فضلا عن عمال كثيرين آخرين وظفوا بهذا العمل، لتنفيذ مشروع مد خط للمياه طوله (11) ميلا، مزود بـ(4) مضخات تنتج (77) غالون من الماء في الدقيقة الواحدة[71].

وقد تم بناء قصر للشتاء في الطائف غير بعيد عن مكة المكرمة الى الامير فيصل بن عبد العزيز نائب الملك في الحجاز، انجزه مهندسون معماريون امريكيون عام 1946 اشتمل على (90) حجرة، من بينها غرفة استقبال كبيرة مبنية من الرخام الاخضر والاسود يحملها (64) عمودا، بالاضافة الى عدد من المسابح والحدائق المغطاة بالسيراميك الوردي[72].

اما بشأن الفنادق والشروع في بنائها فبات ذلك حاجة ينبغي توفيرها، ومن الجدير بالذكر ان الفنادق التي كانت موجودة في مكة المكرمة في اربعينيات القرن العشرين قد اشتملت على فندق الزاهر، وفندق مصر، وفندق التيسير، اذ بعد زيارة ابن سعود الى القاهرة عام 1946 امر الاخير ببناء فندق الزاهر على مشارف ام القرى، على غرار قصر الزعفران الموجودة في مصر في اثناء مشاهدته للفندق المذكور، وحينما دعت الحاجة الى بناء فندق يستقبل رؤوساء الدول الذين يزورون المملكة، حصلت موافقة ابن سعود على طلب وزير المالية عبد الله السليمان، الاذن ان يتخذ بيته الفخم الكبير فندقا لاستقبالهم، واطلق على بيت الوزير (فندق الزهراء)، فضلا عن فندق مصر الذي انشأته شركة مقاولات مصرية، وهناك العديد من الفنادق على درجات مختلفة شيدها السعوديون لاستقبال حجاج بيت الله الحرام، وايضا التجار والوافدين الآخرين الى المملكة لاغراض شتى[73].

وفي عام 1949 اصدر ابن سعود امرا بتوسيع المسجد النبوي الشريف في المدينة المنورة ، ولكن امره لم ينفذ الا في عام 1951، حينما شرع باستملاك المباني المجاورة للمسجد وازالتها، وقد استمرت اعمال البناء والاضافة حتى عام 1952 وتكلفت (36) مليون ريال، وفي عام 1953 جرى الاحتفال بوضع الحجر الاساس لعمليات البناء والتعمير، الذي بدأت به شركة العمائر والانشاءات الحكومية وفق التصاميم الهندسية التي رسمها المهندسون الباكستانيون وايدتها هيئة المهندسين المصرية، ووزير الاشغال المصري عثمان محرم، وبلغت تكاليفها (30) مليون ريال. على ان الدولة السعودية من جانبها اسهمت في مساعدة منخفضي الدخل بتوفير الاراضي السكنية لهم، او بيعها باقساط طويلة الاجل لكي يبنوا بيوتا عليها، فضلا عن سعيها منذ عام 1930 الى تشجيع الزواج المبكر للشباب وتحديد المهور والدعوة الى تخفيض نفقات الاحتفالات[74].

## الهوامش :

[1] – عبد المنعم الغلامي، الملك الراشد المغفور له عبد العزيز آل سعود، مطبعة المعارف، بغداد، 1954، ص284.

[2] – *Admiralty War Staaf Intellgence Division, A Handbook of Arabia, Vol.11, London (May 1916), P.360.*

[3] – محمد عبد الله ماضي، النهضات الحديثة في جزيرة العرب في المملكة العربية السعودية، ط2، دار احياء الكتب العربية، القاهرة، 1952، ص328–329.

[4] – ابن سعود سياسته حروبه مطامعه، بقلم مصطفى الحفناوي عن وليمز وآرمسترونج ، ط1، المطبعة المصرية، 1353هـ/ 1934م، ص181.

[5] – حافظ وهبة ، جزيرة العرب في القرن العشرين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1961، ص285؛ اليكسي فاسيلييف ، تاريخ العربية السعودية ، ط3، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 2010، ص392.

[6] – صلاح الدين المختار، تاريخ المملكة العربية السعودية في ماضيها وحاضرها، جـ2، منشورات دار مكتبة الحياة، بيروت، 1957، ص405.

[7] – من هؤلاء الاطباء : يحيى نصري، محمد الغاشقجي، علي الشواق، مدحت شيخ الارض.

[8] – فؤاد حمزة، البلاد العربية السعودية، مطبعة ام القرى، 1355، ص212–213.

[9] – لمزيد من التفاصيل ينظر: عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص285.

[10] – خير الدين الزركلي، شبه الجزيرة في عهد الملك عبد العزيز، جـ1، مطابع دار العلم، بيروت،1970، ص402.

[11] – دافيد هـ. دافيني، بترول الصحراء، ترجمة اسماعيل الناظر، مراجعة معد الكيالي، منشورات المكتبة الاهلية ، بيروت، 1960، ص240؛ طالب فرهود كريم الكناني، شركة آرامكو واثرها في تحديث المملكة العربية السعودية وتطورها 1944–1980، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة ذي قار، 2009، ص134–136.

[12] – عبد الفتاح حسن ابو علية، الاصلاح الاجتماعي في عهد الملك عبد العزيز، دار المريخ للنشر، الرياض، 1976، ص228.

[13] – خير الدين الزركلي، شبه الجزيرة، ص402–405.

[14] – محمد توفيق صادق، تطور الحكم والادارة في المملكة العربية السعودية، مطبوعات معهد الادارة العامة، الرياض، 1965، ص88؛ خير الدين الزركلي، شبه الجزيرة، ص407–408.

[15] – الحاج عبد الكريم موسى ابا الخيل المصلوخي، رجل وامة، مطبعة الرابطة للطبع والنشر، بغداد، 1958، ص118.

[16] – خير الدين الزركلي، الوجيز في سيرة الملك عبد العزيز، دار العلم للملايين، بيروت، 1984، ص171–173.

[17] – ذكرت مصادر تاريخية الى صدور امر ملكي عام 1917 متضمنا انشاء هذه الدائرة ، مهمتها فتح المدارس في الملحقات، والمقصود بها مدن مكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة والطائف وبريدة وعنيزة والاحساء وحائل، وتم نشر امر تأسيسها في صحيفة ام القرى، والدعوة لمن فيه كفاءة من اهالي البلاد ويرغب بالعمل في المدارس، فعليه ان يتقدم بطلبه للمديرية في مكة المكرمة. رحلة في قلب نجد والحجاز سنة 1926، تأليف محمد شنيت افندو مصطفى ، تحقيق: محمد محمود خليل، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 2010ص86.

[18] – فؤاد حمزة، البلاد العربية السعودية، ص227؛ عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص296.

[19] – احمد عسة، معجزة فوق الرمال، ط2، المطابع الاهلية اللبنانية، بيروت، 1966، ص358–359.

[20] – نقلا عن: المصدر نفسه، ص 536–537.

[21] – من هؤلاء المدرسين على سبيل المثال لا الحصر الاستاذ محمد النحاس–المصري الجنسية– احد اعضاء البعثة العربية للتعليم الاولي في المملكة، الذي استطاع ان ينور الشباب السعودي بحمل لواء الاصلاح.

[22] – ارمسترونغ، سيد الجزيرة عبد العزيز آل سعود ، ترجمة رافد خيشان الاسدي، دار الوراق، لندن، 2009، ص287.

[23] – *Jucques Benoist- Mechin Arabian Destiny Translated from the French by Denis Weaver, London,1957 , P.212.*

[24] – عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص297–299.

[25] – صلاح الدين المختار، المصدر السابق، جـــ2، ص406؛ عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص299–300.

[26] – طالب فرهود كريم الكناني، المصدر السابق، ص126.

[27] – عبد الفتاح حسن ابو علية، الاصلاح الاجتماعي، ص122و ص246–247.

[28] – عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص301–302.

[29] – عبد الفتاح حسن ابو علية، الاصلاح الاجتماعي، ص149–252.

[30] – علي عظم محمد عباس الكردي، العلاقات السعودية –الامريكية 1945–1953، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 1997، ص91–92.

[31] – عبد الله فيلبي ، تاريخ نجد ودعوة الشيخ محمد بن عبد الوهاب السلفية، تعريب عمر الديراوي، منشورات المكتبة الاهلية ، بيروت(د.ت)، ص384.

[32] –عبد الفتاح حسن ابو علية، الاصلاح الاجتماعي، ص232.

[33] –مفيد الزيدي، التيارات الفكرية في الخليج العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2000، ص36.

[34] – عبد الفتاح حسن ابو علية، الاصلاح الاجتماعي، ص232–233.

[35] –محمد علي رضا الجاسم، مقدمة اقتصاديات المملكة العربية السعودية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1972، ص124.

[36] –بنوا ميشان، ابن سعود ولادة مملكة، تعريب رمضان لاوند، بيروت، 1976، ص442.

[37] –عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص248.

[38] -محسن حسن علي بياتي، ترجمة مخطوطة عن الجزيرة العربية، مجلة سومر، جـ1و2، المجلد التاسع والثلاثون، بغداد، وزارة الثقافة والاعلام، 1983، ص275-276.

[39] – استمرت الشركة الشرقية المحدودة مخولة في استيراد السيارات دون الشركات الاخرى الى عام 1939 دون استثناء . عبد الرزاق خلف خميس الزيدي، التطورات الداخلية في المملكة العربية السعودية 1932-1953، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية/ ابن رشد، جامعة بغداد، 1989، ص116.

[40] – *George Rentz; Wahhabism in "the Arabian Peninsula" Edited by Derek Hopwood, London, 1972,P.64.*

[41] – عبد الفتاح حسن ابو علية، الاصلاح الاجتماعي، ص209.

[42] – لمزيد من التفاصيل ينظر: صبري فالح الحمدي، المستشارون العرب والسياسة الخارجية السعودية خلال حكم الملك عبد العزيز بن سعود 1915-1953، دار الحكمة ، لندن، 2011، ص156-157.

[43] – *K.S. Twitchell; Saudi Arabia with un Account of the Development of its Natural Resources, Princeton University Press, New Jersey, 1958, P.78.*

[44] – *Jacques Benoist-Mechin, OP.Cit, P.241.*

[45] – عبد الفتاح حسن ابو علية، الاصلاح الاجتماعي، ص210.

[46] – عزيز محمد حبيب، المصدر السابق، ص161-162.

[47] – ارمسترونج، المصدر السابق، ص228.

[48] – كان ابن سعود يطمح بقوة الى مشروع بناء خطوط سكة الحديد ، لاسيما خط يربط منطقة الاحساء بالعاصمة لتسهيل نقل المنتجات النفطية والبضائع وتطوير المناطق النائية، مستعينا بالخبرة والدعم الامريكي، وهذا ما جاء في رسالته الى الرئيس هاري ترومان مؤرخة في 4 تشرين الاول 1946، مضيفا انه على استعداد لدفع اي ثمن لانجاز هذا المشروع، ولهذا يتطلع الى مساعدة الرئيس ترومان والشعب الامريكي باعتبارهم اصدقاءه الحقيقيين.." وختم رسالته بالقول في حالة تعذر الحصول على مساعدتكم فاجد نفسي مجبرا على اللجوء الى بريطانيا ، لان هذه السكة ستكون مفخرة لعهدي.." ورد عليه الرئيس الامريكي برسالة جوابيه ورد فيها:" انه على ثقة بان طلب الملك سيحظى بكل تقدير". علي عظم محمد عباس الكردي، المصدر السابق، ص63-64.

[49] – عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص250.

[50] – عزيز محمد حبيب، المصدر السابق، ص166.

[51] – عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص251-252.

[52] -طالب فرهود كريم الكناني، المصدر السابق، ص118؛
*John Philpy; Saudi Arabia , Beirut, 1968,P.342.*

[53] – بنوا ميشان، المصدر السابق، ص522.

[54] – اليكسي فاسيلييف ، المصدر السابق، ص393.

[55] – حافظ وهبة، جزيرة العرب، ص288.

[56] – عزيز محمد حبيب، المصدر السابق، ص166؛ عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص257.

[57] – عبد الرزاق خلف خميس الدليمي، المصدر السابق، ص194.

[58] – فؤاد حمزة، البلاد العربية السعودية، ص259و 264.

[59] – عزيز محمد حبيب، المصدر السابق، ص177.

[60] – عبد الفتاح حسن ابو علية، الاصلاح الاجتماعي، ص211.

[61] – بنواميشان، المصدر السابق، ص224؛ عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص227.

[62] – سبق ان تكلمنا عن فيصل الدويش ودوره بقيادة حركة الاخوان ضد حكم ابن سعود خلال السنوات (1928–1930).

[63] – حافظ وهبة، جزيرة العرب، ص290.

[64] – ذكرت المصادر التاريخية طلب ابن سعود من جون فيلبي عام 1930 اجراء دراسة شاملة لامكانية اقامة حلقة من المواصلات اللاسلكية في المملكة وتقدير تكاليفها، فاستدعى فيلبي مندوبا من شركة (ماركوني) ودخل في المفاوضات اللازمة لعقد الصفقة، ولم يحل عام 1931 حتى كانت الاجهزة التي بلغت اثمانها (36000) جنيه تصل الى جدة، بصحبة مهندسان احدهما مصري والآخر بريطاني لاقامة محطات بالمواقع المقررة في الرياض ومكة المكرمة والمدينة المنورة وجدة. خيري حماد، المصدر السابق، ص267؛ صبري فالح الحمدي، جون فيلبي والبلاد العربية السعودي في عهد الملك عبد العزيز بن سعود 1915–1953، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت،2013، ص86.

[65] – ابن سعود سياسته حروبه مطامعه، ص171.

[66] – نقلا عن: حافظ وهبة، جزيرة العرب، ص287.

[67] – عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص253.

[68] – خير الدين الزركلي، شبه الجزيرة، ص415–416.

[69] – لمزيد من التفاصيل انظر: عبد المنعم الغلامي، المصدر السابق، ص253؛ فؤاد حمزة، البلاد العربية السعودية، ص238.

[70] – *K.S.Twitchell; Op.Cit,P.104.*

[71] – *Jucques. Renoist. Mechin; OP.Cit, P.244.*

[72] – بنوا ميشان، المصدر السابق، ص526–527.

[73] – لمزيد من التفاصيل انظر: محمد السوادي ، مملكة في الميزان، المطبعة العالمية، القاهرة، 1954، ص58–63.

[74] – عبد الرزاق خلف خميس الزيدي، المصدر السابق، ص208.

## قائمة المصادر

**1-الكتب الوثائقية المنشورة:**

**أ-الانكليزية:**

-Admiralty War Staff Intelligence Division, AHandbook of Arabia , Vol.11, London(May 1916).

**2-الرسائل الجامعية:**

**2-الرسائل الجامعية:**

- طالب فرهود كريم الكناني، شركة آرامكو واثرها في تحديث المملكة العربية السعودية وتطورها 1944-1980، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة ذي قار، 2009.

- عبد الرزاق خلف خميس الزيدي، التطورات الداخلية في المملكة العربية السعودية 1932-1953، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية/ ابن رشد، جامعة بغداد، 1989.

- علي عظم محمد عباس الكردي، العلاقات السعودية -الامريكية 1945-1953، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 1997.

**3-الكتب العربية والمعربة:**

- ابن سعود سياسته حروبه مطامعه، بقلم مصطفى الحنفاوي عن وليمز وآرمسترونج ، ط1، المطبعة المصرية، 1353هـ/ 1934م.

- احمد عسة، معجزة فوق الرمال، ط2، المطابع الاهلية اللبنانية، بيروت، 1966.

- ارمسترونغ، سيد الجزيرة عبد العزيز آل سعود ، ترجمة رافد خيشان الاسدي، دار الوراق، لندن، 2009.

- الحاج عبد الكريم موسى ابا الخيل المصلوخي، رجل وامة، مطبعة الرابطة للطبع والنشر، بغداد، 1958.

- اليكسي فاسيلييف ، تاريخ العربية السعودية ، ط3، شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، بيروت، 2010.

- بنوا ميشان، ابن سعود ولادة مملكة، تعريب رمضان لاوند، بيروت، 1976.
- حافظ وهبة ، جزيرة العرب في القرن العشرين، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1961.
- خير الدين الزركلي، شبه جزيرة العرب في عهد الملك عبد العزيز، جـ1، مطابع دار العلم، بيروت، 1957.
- ـــــــــــــ ، الوجيز في سيرة الملك عبد العزيز، دار العلم للملايين، بيروت، 1984.
- دافيد هـ. دافيني، بترول الصحراء، ترجمة اسماعيل الناظر، مراجعة معد الكيالي، منشورات المكتبة الاهلية ، بيروت، 1960.
- رحلة في قلب نجد والحجاز سنة 1926، تحقيق محمد محمود خليل، الدار العربية للموسوعات، بيروت، 2010.
- صبري فالح الحمدي، المستشارون العرب والسياسة الخارجية السعودية خلال حكم الملك عبد العزيز بن سعود 1915-1953، دار الحكمة ، لندن، 2011.
- ـــــــــــــ ، جون فيلبي والبلاد العربية السعودي في عهد الملك عبد العزيز بن سعود 1915-1953، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت،2013.
- صلاح الدين المختار، تاريخ المملكة العربية السعودية في ماضيها وحاضرها، جـ2، منشورات مكتبة الحياة، بيروت، 1957.
- عبد الفتاح حسن ابو علية، الصلاح الاجتماعي في عهد الملك عبد العزيز ، دار المريخ للنشر، الرياض، 1976.
- عبد الله فيلبي ، تاريخ نجد ودعوة الشيخ محمد بن عبد الوهاب السلفية، تعريب عمر الديراوي، منشورات المكتبة الاهلية ، بيروت(د.ت).
- عبد المنعم الغلامي، الملك الراشد المغفور له عبد العزيز آل سعود، مطبعة المعارف، بغداد، 1954.
- عزيز محمد حبيب، المملكة العربية السعودية، المكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 1975.

- فؤاد حمزة، البلاد العربية السعودية، مطبعة ام القرى، 1355.
- محمد السوادي ، مملكة في الميزان، المطبعة العالمية، القاهرة، 1954.
- محمد توفيق صادق، تطور الحكم والادارة في المملكة العربية السعودية، مطبوعات معهد الادارة العامة، الرياض، 1965.
- محمد عبد الله ماضي، النهضات الحديثة في جزيرة العرب في المملكة العربية السعودية، ط2، دار احياء الكتب العربية، القاهرة، 1952.
- محمد علي رضا الجاسم، مقدمة اقتصاديات المملكة العربية السعودية، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة، 1972.
- مفيد الزيدي، التيارات الفكرية في الخليج العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2000.

**4-الكتب الاجنبية:**

*- George Rentz; Wahhabism and Saudi Arabia in "the Arabian Peninsula" Society and Politics , Gorge Allen and unwin Ltd , London, 1972.*
*- John Philpy; Saudi Arabia , Beirut, 1968.*
*- Jucques Benoist- Mechin; Arabian Destiny Translated from the French by Denis Weaver, London,1957.*
*- K.S. Twitchell; Saudi Arabia With Un Account of the Development of its Natural Resources, Princeton University Press, New York, 1958.*

**5- البحوث المنشورة:**

- محسن حسن علي بياتي، ترجمة مخطوطة عن الجزيرة العربية، مجلة سومر، جـ1-2، المجلد التاسع والثلاثون، بغداد، وزارة الثقافة والاعلام، 1983.