

## جهود السلطان عبدالحميد الثاني (١٩٠٩-١٨٧٦ م) في اكمال مشروع سكة حديد الحجاز ١٩٠٠-١٩٠٨ م

م.م عثمان احمد عبدالله  
م.م عمر احمد عبدالله  
وزارة التربية / المديرية العامة لتربية محافظة الانبار  
Oa067358@Gmail.com Othman81ahmed@Gmail.com

### المخلص:

كان السلطان عبدالحميد الثاني ١٨٧٦-١٩٠٩ م هو من تبني فكرة انشاء سكة حديد الحجاز ، وكان يهدف من وراء ذلك الى تعزيز التضامن الاسلامي من خلال فكرة الجامعة الاسلامية من جهة والى تعزيز قوة الدولة العثمانية السياسية والعسكرية في شبة الجزيرة العربية من جهة اخرى ، بدأ العمل في الاول من ايلول ١٩٠٠م وتم تشكيل لجان رسمية وشعبية في معظم اقطار العالم الاسلامي لجمع التبرعات اللازمة لتمويل السكة ، حيث حرص السلطان عبدالحميد الثاني على ان يكون هذا المشروع اسلاميا بعيداً عن اي مساعدة مالية اجنبية ، وقد شارك الجيش العثماني في اعمال مد السكة بشكل فعال وبأشراف مهندسين عثمانيين واجانب ، استمر العمل قرابه الثمان سنوات ابدا خلالها السلطان جهوداً كبيرة في الاشراف على مراحل تنفيذ هذه السكة .

وفي ٢٢ ايلول ١٩٠٨م جرى احتفال كبير بوصول القطار الى المدينة المنورة قادماً من دمشق ، وقد استمرت سكة حديد الحجاز في العمل ما يقارب التسع سنوات استفاد خلالها الحجاج والتجار ، كما نشطت الحياة الاقتصادية وتحولت محطات السكة الى مجتمعات حيوية ، وخلال الحرب العالمية الاولى ١٩١٤ - ١٩١٨م برز اهمية الخط الحجازي وخطورة العسكرية على القوات البريطانية من خلال ثبات القوات العثمانية سنتين بوجه القوات البريطانية ، الا ان الخط الحجازي تعرض خلال الثورة العربية ١٩١٦م الى الكثير من الاضرار وتوقفت السكة عن العمل ولم تفلح جميع المحاولات التي جرت لإعادة تشغيل خط سكة حديد الحجاز واستمر هذا التوقف الى يومنا هذا .

الكلمات المفتاحية: (السلطان، فكرة المشروع ، التبرعات، سكة الحديد).

## **The efforts of Sultan Abdul Hamid II 1876-1909AD in completing Hejaz Railway project 1900-1908AD**

**Omar Ahmed Abdullah**

**Othman Ahmed Abdullah**

**Ministry of Education / General Directorate of Education in Anbar  
Governorate**

### **Abstract:**

It was Sultan Abdul Hamid II (1876-1909 )AD who approved the idea of establishing the Hejaz Railway and he aimed to strengthen Islamic solidarity through the idea of Islamic government on the one hand and to strengthen the power of the luxurious and military state in the Arabian Peninsula on the other hand. Work began on On September 1, 1900 AD, women's and popular committees were formed in most of the world's trains to monitor the necessary donations for the railway works. Sultan Abdul Hamid II was keen for this project to be Islamic far from any foreign financial assistance The Arab Army participated in the work of the railway managers effectively and under the supervision of Ottoman and foreign engineers Continue We have worked for nearly eight years creating great efforts in supervising the stages of implementation of this railway September 22, (1908) A.D. A major event occurred with the arrival of the train to the holy city of Medina from Damascus. It eliminated the Hejaz railway from operating as long as the nineties and in exploiting pilgrims and trade Economic life was also activated and the railway stations were transformed into lively communities. Freedom of the First World War (1914 - 1918 )A.D. The most important Hejazi line emerged and spread On the British military forces through the steadfastness of the Ottoman armed forces in front of the British forces but the Hejaz line existed during the Arab Revolt of (1916 )AD to a lot of damage and the railway stopped working and all attempts that succeeded were not successful but usually in operating the Hejaz railway line this cessation continues to this day .

Keywords: (sultan . Project Idea . Donation . Railway).

## المقدمة:

مثل مشروع سكة حديد الحجاز حلمًا مهما للإرادة العثمانية ليس من السهل تحقيقه في ذلك الوقت العصيب الذي كانت تمر به الدولة العثمانية. والتي جابهت العديد من الصعوبات قبل انشاء الخط وبعده، غير ان ذلك لم يمنعها من متابعة العمل وتجنيد جميع امكاناتها في سبيل انجاز المشروع وقد نجحت في ذلك ، واعتبر خط سكة حديد الحجاز من اروع انجازات السلطان عبد الحميد الثاني وفي كافة المجالات السياسية والدينية والحضارية، اذ استطاع هذا المشروع ان يقدم خدمات كبيرة لحجاج بيت الله الحرام. تمثل في اختصار مدة الرحلة الشاقة التي كانت تستغرق شهوراً، يتعرض فيها الحجاج لمختلف المخاطر. فأصبحت الرحلة بعد انشاء هذا الخط تستغرق اياماً معدودة. يتمتع فيها المسافرون بالراحة والامان. وعندما وصل اول قطار الى المدينة المنورة حاملاً الحجاج انهمرت الدموع وانهالت الدعوات للسلطان عبد الحميد الثاني، وتفجرت الحماسة الدينية في قلوب المسلمين فالتفوا حول الخلافة العثمانية وسلطانها بعد فترة طويلة من الركود.

## فكرة المشروع:

ان فكرة انشاء سكة حديد الحجاز تعود الى عام ١٨٦٤ م حيث قام المهندس الامريكي الدكتور (( زيمبل )) بتقديم اول مخطط للمشروع او اول اقتراح للحكومة العثمانية، يتعلق بإنشاء خط حديدي يمتد من مدينة استانبول الى المدينة المنورة بيد ان هذا العرض لم يتحقق بسبب التكلفة المالية العالية.<sup>(١)</sup> وفي عام ١٨٨٠ م قدم وزير الاشغال العثماني الى حكومته مشروعاً يقضي بمد خط حديدي الى الاراضي المقدسة، لكن حالت الصعوبات المالية من ناحية والتخوف من اعتداءات البدو وسهولة المواصلات بالوسائل البحرية ورخصها من ناحية اخرى دون اقرار المشروع. وبقي مشروع سكة حديد الحجاز مهملاً الى ان تحمس له السلطان عبد الحميد الثاني<sup>(٢)</sup> والذي ابدى اهتماماً بالغاً بإنشاء الخطوط الحديدية في مختلف انحاء الدولة العثمانية، مستهدفاً من ورائها تحقيق ثلاث اغراض هي:

١. ربط اجزاء الدولة المتباعدة، مما يساعد على نجاح فكرة الوحدة العثمانية والجامعة الاسلامية والسيطرة الكاملة على الولايات التي تتطلب تقوية قبضة الدولة عليها.
٢. اجبار تلك الولايات على الاندماج في الدولة والخضوع للقوانين العسكرية التي تنص على وجوب الاشتراك في الدفاع عن الخلافة بتقديم المال والرجال.

٣. تسهيل مهمة الدفاع عن الدولة في اي جبهة من الجبهات التي تتعرض للعدوان لان مد الخطوط الحديدية ساعد على سرعة توزيع القوات العثمانية وايصالها الى الجبهات.<sup>(٣)</sup>

وفي اواخر القرن التاسع عشر، بدأ الاهتمام الجدي لربط الولايات العربية باستانبول بل واوربا ويعد مشروع سكة حديد بغداد من الاحداث التاريخية المهمة خلال عهد السلطان عبد الحميد الثاني، ولعل مشروع سكة حديد الحجاز هو اهم المشاريع التي نفذت في عهده.<sup>(٤)</sup>

لقد كانت سكة حديد الحجاز جزءاً من حلم كبير للسلطان عبد الحميد الثاني، حسب ما ذكر في مذكراته اذ يقول ((كان انشاء الخط الحديدي الحجازي احد امنياتي منذ زمن بعيد)).<sup>(٥)</sup>

اذ اراد السلطان ان يربط اجزاء دولته بشبكة واسعة من الخطوط الحديدية تساهم في اعادة الحياة للدولة العثمانية ونشر الازدهار فيها بزيادة العمران وتشجيع التجارة وتسهيل الاتصال، وكان الهدف من هذه السكة الحجازية هو تسهيل الوصول الى الديار المقدسة على الحجاج مما يساهم في دعم فكرة الجامعة الاسلامية بين المسلمين وتحسين صورة الدولة في عيون رعاياها.<sup>(٦)</sup> كما اعتبر خط سكة حديد الحجاز والذي اسمه الاصلي هو ((خطوط حديد الحجازية الحميدية)) اضخم مشروع استثماري قامت به الدولة العثمانية. في حين كان انشاء خط كهذا. اول خطوه لتحقيق حلم داعب الدولة العثمانية على مدى نصف قرن تقريباً.<sup>(٧)</sup>

لم يكن الغرض من انشاء هذا الخط لخدمة الحجاج وتسهيل وصولهم الى الديار المقدسة. فحسب بل كان السلطان يرمي من وراء ذلك اهداف سياسية وعسكرية.<sup>(٨)</sup> فمن الناحية السياسية خلق المشروع في انحاء العالم الاسلامي حماسة دينية كبيرة اذ نشره

السلطان على المسلمين في كافة انحاء الارض بياناً يناشدهم فيه المساهمة بالتبرع لإنشاء هذا الخط وافتتح القائمة بالتبرع بمبلغ كبير. وقد غطت التبرعات التي جمعت من العالم الاسلامي ما يزيد على ثلث النفقات واكتسب السلطان عبد الحميد الثاني عطف المسلمين في جميع انحاء العالم.

اما الناحية العسكرية فقد كان القصد من انشاء هذا الخط هو تسهيل نقل القوات العسكرية والامدادات الى الجزيرة العربية وخاصة الحجاز واليمن لان صعوبة المواصلات كانت عاملاً من العوامل التي اضغفت خضوع هذه الولايات للدولة العثمانية.<sup>(٩)</sup>

وكان لعزت باشا<sup>(١٠)</sup> (( وهو من سوريا )) السكرتير الخاص للسلطان دوراً هاماً في تنفيذ هذا الخط حسب ما ذكره السلطان عبد الحميد الثاني في مذكراته (( وكان عز الدين هو خير انسان اخترته لتحقيق هذا المشروع. لقد صرف في هذا السبيل كل جهد ممكن. انه رجل صادق وفي احبه واقدره بالرغم من حسد الحساد ووشاية الواشين من زملاءه. لقد نال اعجابي عندما جمع في زمن قصير تبرعات هائلة من المسلمين في شتى ارجاء الارض)).<sup>(١١)</sup>

### جمع التبرعات للمشروع:

كانت ميزانية الدولة العثمانية تنوء بالديون الاوربية الباهظة وفوائدها الخيالية وكانت كلفة الخط الحديدي الحجازي تعادل خمس ميزانية الدولة وكان هذا سبب اعراض السلطان مراراً عن التفكير في بناء الخط.<sup>(١٢)</sup> لذلك قرر السلطان ايجاد ميزانيه خارج ميزانيه الدولة، للخط الحديدي الحجازي تديرها (( الادارة المالية لخط الحديد الحجازية الحميدية)) وحرص السلطان على ان لا يكون التمويل عن طريق القروض الربوية لان ذلك امر لا يجوز في الشريعة الإسلامية وهذا ما ادى الى نجاح المشروع وزيادة الواردات على النفقات.<sup>(١٣)</sup> وكان السلطان عبد الحميد الثاني يأمل بجمع المبلغ اللازم للخط من الاعانات والتبرعات التي سترد للدولة من كافة انحاء العالم الاسلامي.<sup>(١٤)</sup>

فقام السلطان على اثر ذلك بتعيين عزت باشا رئيساً للجنة المشروع الذي وجه بدوره نداءً للعالم الاسلامي للتبرع لتغطية نفقات المشروع. وقد افتتح السلطان عبد الحميد

قائمة التبرعات بمبلغ خمسين الف ليره عثمانية من جيبه الخاص وتقرر دفع مئة الف ليره من صندوق المنافع وتأسست الجمعيات الخيرية وتسابق المسلمون من كل جهة للإعانة على انشائها بالأنفس والاموال.

كما تبرع للمشروع الشخصيات الهامة في الدولة، مثل الصدر الاعظم ووزير الحربية (( حسن باشا )) ووزير التجارة والاشغال (( ذهني باشا )) ورئيس لجنة المشروع (( عزت باشا )) . وتبارى موظفو الشركات في التبرع مثل موظفو شركة البواخر العثمانية وموظفي الدولة العموميين بالإضافة الى ولايات الدولة مثل ولاية بيروت ودمشق وحلب وبورصة وغيرها من الولايات. وطالبت الحكومة العثمانية من الموظفين التبرع للمشروع براتب شهر كامل.

كما شارك القصر الحاكم في مصر في حملة التبرعات وشكلت في مصر لجنة للدعاية للمشروع وجمع التبرعات برئاسة (( احمد باشا المنشاوي )) وشاركت الصحف المصرية في جمع التبرعات بحماس.<sup>(١٥)</sup>

وكان مسلمو الهند اكثر مسلمي العالم حماساً وعاطفة وتبرعاً للمشروع. وقد تبرع امير حيدر اباد بأنشاء محطة المدينة المنورة في المشروع.<sup>(١٦)</sup>

وشارك شيخ الكويت ايضاً بالتبرعات على الرغم من توقيعها اتفاقية مع بريطانيا، وساهم ايضاً في التبرعات المسلمون من سنغافورة، سيريلانكا، بورما، ايران، بخارى، روسيا، الصين، هولندا، جنوب افريقيا، أمريكا وشمال افريقيا.<sup>(١٧)</sup>

كما قامت ادارة الخط بجمع جلود الاضاحي وبيعها وضم ثمنها الى ميزانية الخط.<sup>(١٨)</sup> ثم اخذت الدولة تقدم الانواط والنياشين والميداليات لمن تبرع من المسلمين في بناء ذلك الخط الحديدي، كل حسب مقدار التبرع الذي قدمه<sup>(١٩)</sup>. بالإضافة الى ذلك ان الحكومة العثمانية قامت بتقديم شهادات تكريم لهم لتبقى هدية او تذكراً لأبنائهم واحفادهم

من بعدهم. وقد وصل نتيجة هذه الجهود مجموع التبرعات في فترة ما بين (١٩٠٠ - ١٩٠٨ م) الى (٣,٩١٦,٦٩٦) مليون ليرة عثمانية. وقد غطى هذا المبلغ ما نسبته ثلث التمويل اللازم لإنشاء الخط.<sup>(٢٠)</sup>

### ادارة المشروع:

تقرر ان تكون الادارة العامة للمشروع في استانبول. وتظم هذه الادارة التي سميت بالمفوضية العليا والتي تأسست في ايار ١٩٠٠م كل من :

١. الصدر الاعظم رئيساً للمشروع.

٢. السيد عزت باشا مديراً عاماً دائماً.

٣. مجموعة من الوزراء.

ثم انشئت مفوضية الاعانة لجمع التبرعات برئاسة عزت باشا. اما مركز العمليات الرئيسي فكان في دمشق وحيفا ومعان. وكان رئيس مفوضية دمشق والي دمشق حسين ناظم باشا الذي اثبت كفاءة ادارية عالية في دمشق في مقدمتها اعادة اعمار الجامع الاموي واسكان المهاجرين.

- اما المدير العام للمشروع في دمشق فهو المشير<sup>(٢١)</sup> كاظم باشا ((وهو من اهالي العراق)).

- وعين المشير قائد الجيش الخامس عضواً دائماً.

- وفي كانون الثاني ١٩٠١م شكلت مفوضية بيروت.

- وفي اذار ١٩٠٢م شكلت مفوضية حيفا حيث كانت تشحن اليها القضبان الحديدية ولوازمها بحراً وبعد انجاز خط عمان حيفا صارت المعدات تشحن من حيفا الى دمشق وبقية المدن على الخط.

وقد اقيمت الورش والمستودعات والادارة في دمشق في منطقتي البرامكة والقدم الشريف، وكلف المهندس الاسباني ارنادا، الذي بنى قصر العابد بالمرجة، ببناء محطة الحجاز<sup>(٢٢)</sup>. كما تم بناء فندق يتألف من ١٥٠ غرفة، وسرعان ما شد اليه الانظار بشكله وزخارفه المتميزة البديعة، لتسهيل نزول الفنيين.<sup>(٢٣)</sup>

وفي كانون الثاني ١٩٠١م وقعت الحكومة العثمانية عقداً لمدة تسع سنوات مع المهندس الالماني المتخصص في هذا المجال (( مايسنر باشا<sup>(٢٤)</sup> )) للأشراف الفني على تنفيذ المشروع. الذي كان تحت ادارته ثلاث واربعون مهندساً منهم :

- ١٧ مهندساً عثمانياً.

- ١٢ مهندساً المانياً.

- وبقية المهندسن من دول اوربية اخرى.

ثم استدعي المهندس العثماني المتميز (( الحاج مختار بك )) وجعله رئيس كشافة على الخط، وذلك بعد نجاحه في رسم مسار الخط حتى المدينة المنورة وهو يؤدي فريضة الحج. وعلى اساس تقريره عدل مسار الخط. ابتعد قليلاً عن بعض المدن في الاردن وسوريا.<sup>(٢٥)</sup>

وكانت القوة المشكلة للعمل في هذا المشروع (( ٧٠٠٠ )) عامل من غير المهندسين الذين كانوا من طليعة الدفعات الاولى من خريجي كليات الهندسة التي امر السلطان عبد الحميد الثاني بفتحها. واوائل العائدين من خريجي كليات الهندسة من الخارج الذين امر السلطان بابتعائهم، وكان اغلب العمال غير مهرة لكونهم من منتسبي قوات عسكرية شكلت لحساب العمل في هذا المشروع<sup>(٢٦)</sup>. اذ كان يؤتى بهم من الجيش الخامس في دمشق والجيش السادس في بغداد. وتحسب لهم خدمتهم في بناء الخط مضاعفه عن خدمتهم العسكرية العادية. وعندما تنتهي خدمتهم يؤتى بعدد مماثل حرصاً على نشاطهم.<sup>(٢٧)</sup> كما كان على الجيش اضافة الى ذلك القيام بصد هجمات بعض قبائل البدو الذين اخذو يغيرون على منشآت الخط بغية احباط المشروع.<sup>(٢٨)</sup>

ولتحفيز العسكريين الذين انيط بهم العمل في المشروع، صدرت ارادة سلطانية بزيادة رواتب الضباط والجنود المستخدمين في انشاء السكة.<sup>(٢٩)</sup> اضافة الى تأمين الطواقم الطبية لمداوات العمال من الجنود.<sup>(٣٠)</sup>

وقد بنيت على طول الخط ورش كبيرة لصيانة القاطرات والعربات كما تم بناء:



٣٧- صهريجاً.

٧- احواض.

- مستشفى في تبوك واخر في معان.

- ٩٦ محطة مع توابعها.

- ورش صغيرة في حيفا ودرعا ومعان.

- مسبك وورشة انابيب في حيفا.

- مخزن وعنابر عديده على مسار الخط.

وكان تأمين القاطرات والعربات والقضبان الحديدية والعوارض الحديدية والعُمد من اوربا لعدم وجود صناعات حديدية ثقيلة في الدولة العثمانية.

وقد صنعت بعض العربات الفاخرة في الدولة العثمانية لنقل الضيوف الكبار والاجانب، ومقطورات للركاب ومقطورات لأداء الصلاة.<sup>(٣١)</sup>

وكان يوم الخميس والجمعة عطلة اجباريه للجميع يتم خلالها الراحة والاستجمام وتأمين المياه والمواد الغذائية واللوازم الاخرى.<sup>(٣٢)</sup>

### أنشاء سكة حديد الحجاز:

بعد ان توفرت الاموال اللازمة للمشروع، شرع في انشاء خط سكة حديد الحجاز في الاول من ايلول عام ١٩٠٠م.<sup>(٣٣)</sup> واقامت من اجل ذلك الاحتفالات الرسمية والمراسيم كما صادف الاول من ايلول الذكرى الرابعة والعشرين لتولي السلطان عبد الحميد الثاني عرش الدولة العثمانية.<sup>(٣٤)</sup> وكانت بداية العمل من مزيريب في منطقة حوران جنوب دمشق.<sup>(٣٥)</sup> وجرى افتتاح القسم الاول من الخط الحجازي بين دمشق- درعا في ايلول ١٩٠٣. وبعد ذلك بشهر افتتح قسم درعا- عمان، وبلغت المسافة بين دمشق وعمان ٢٢٣ كيلو متراً. وفي اول ايلول ١٩٠٤م جرى افتتاح القسم الثالث من الخط بين عمان- معان.<sup>(٣٦)</sup> وبهذه المناسبة تم اقامة حفل افتتاح رسمي بحضور وفد من رجال الدولة البارزين وبعد وصول الخط الى معان تتابع العمل لتمديده نحو الجنوب الشرقي ليخترق بذلك الصحارى القاحلة حتى شارف المدورة التي تبعد عن معان ١١٤ كيلو متراً.

وفي ايلول ١٩٠٧م. وصلت السكة الحجازية الى تبوك، وجرى احتفال بهذه المناسبة.<sup>(٣٧)</sup> بدأ بأداء صلاة الفجر في جامع تبوك، ثم جرى عرض عسكري شارك فيه الجنود ودعا الحاضرين للسلطان عبد الحميد الثاني. واطلقت المدافع تحية للسلطان ثم مدت الموائد للجميع ونورت تبوك بألاف المصابيح.<sup>(٣٨)</sup>

وتعد تبوك من المحطات المهمة كونها بداية دخول منطقة الحجاز فتم وضع محجر صحي ((كرنتينه)) لمعرفة سلامة الحجاج صحياً وعلى هذا الأساس استمر العمل في سكة حديد الحجاز، ولم يتعثر العمل في المشروع يوماً واحداً رغم التحديات التي واجهته منها عدم قدرت المصانع العثمانية على تلبية طلبات واحتياجات المشروع والاستعانة امام هذه التحديات بمنتجات اجنبية ولضمان سلامة المشروع واستمراره اوقف السلطان العديد من الاراضي والاملاك في جميع انحاء البلاد العثمانية لصالح المشروع.<sup>(٣٩)</sup>

وكانت اعمال العثمانيين في الخط تسوية الارض ثم فرش الحصى. وكان يرافق مد الخط الحجازي مد اسلاك البرق التي كان يرسلون عبرها الى دمشق او حيفا لأرسال ما يلزم من احتياجات.

وكانت المعنويات عالية ومعدل الانجاز ١٥٠٠ متراً من السكة في اليوم الواحد ثم ارتفعت الى ٣٠٠٠ متراً، حتى انه تم تمديد ٢٨٨ كيلومتراً بين تبوك والعلا في عام واحد. اما العمال والمهندسين الأجانب فكانت مهمتهم حفر الانفاق وبناء الجسور وبناء المحطات ومد العوارض والسكك.<sup>(٤٠)</sup> وقبل ان ينتهي عام ١٩٠٧م تم افتتاح خط تبوك - مدائن صالح التي تبعد ٩٥٥ كيلو متراً من دمشق.<sup>(٤١)</sup>

وعند مدائن صالح لم يكن يسمح لغير المسلمين بتجاوز هذه المنطقة. فالمناطق التي تقع ورائها تعتبر اراضي الحرم ولا يسمح شرعاً ان يدخلها من غير المسلمين.<sup>(٤٢)</sup> فتم تسريح جميع المهندسين الاجانب واستكمل العمل من قبل المهندسين العثمانيين.<sup>(٤٣)</sup>

بإشراف المهندس العثماني (( مختار بك ))<sup>(٤٤)</sup>. ثم استمر العمل مدة سنة أخرى وفي ٢٢ اب ١٩٠٨ م وصل اول قطار قادماً من دمشق الى المدينة المنورة.<sup>(٤٥)</sup>

وقد استمر العمل في بناء الخط الحجازي ثمان سنوات بالتمام والكمال<sup>(٤٦)</sup> وقد بلغ طول الخط في نهاية العمل بمسافة تصل الى ١٣٠٢ كيلو متر وبلغت التكلفة النهائية لأنشائه بحدود ثمانية ملايين ونصف المليون ليرة عثمانية.<sup>(٤٧)</sup> وتم انشاء مشروع سكة حديد الحجاز في زمن وتكاليف اقل مما لو تعمله الشركات الاجنبية في اراضي الدولة العثمانية.<sup>(٤٨)</sup> كما وتم انشاء خطوط فرعية لسكة حديد الحجاز عام ١٩٠٨ م امتدت بين بيروت ودمشق وحمص وحيفا والقدس بالإضافة الى خطوط رياق وحلب، وبذلك تمكنت الدولة العثمانية من الوصول من استانبول الى اراضي الحجاز ومن سوريا الى الاردن.

وكان من المقرر ان يصل الخط الحجازي الى مكة المكرمة غير ان شريف مكة (( حسين بن علي )) خشي على سلطانه في الحجاز فقام بعرقلة مد الخط من المدينة المنورة الى مكة بالإضافة الى موقف الاشراف المعارض لمد الخط حتى اذا قامت الحرب العالمية الاولى عام ١٩١٤ م عملت بريطانيا بالتحالف مع القوات العربية على تخريب سكة حديد الحجاز.<sup>(٤٩)</sup>

### افتتاح خط سكة حديد الحجاز:

في اول اب ١٩٠٨ م اتصل الخط الحجازي من جهتي العمل الجنوبية والشمالية وسرى الخبر في المدينة المنورة وخرج أهلها يستقبلون اول قطار تدوي صفاراته في ارجاء المدينة المنورة يوم ٢٢ اب ١٩٠٨ م وكان في المقطورة الاولى المشير كاظم باشا والى جانبه والى المدينة المنورة عثمان باشا.<sup>(٥٠)</sup> غير ان الاحتفال الرسمي اجل الى الاول من ايلول المصادف للذكرى الثانية والثلاثون لجلوس السلطان عبد الحميد الثاني على العرش وتولي مهام الحكم.<sup>(٥١)</sup>

بدء الاحتفال بأداء الصلاة في الحرم النبوي ثم التوجه الى دار الحكومة لإداء مرسوم التبريك بعيد الجلوس السلطاني ثم التوجه الى محطة القطار خارج المدينة للاحتفال

بإتمام الخط الحميدي، ثم القى مفتي الشام دعاءً مناسباً للحضرة السلطانية، ثم القى المشير كاظم باشا خطبة وافية بالعثمانية وانتهى الحفل بموسيقى السلام واطلاق المدافع، ثم اتجه الجميع الى الحرم الشريف لافتتاح المحطة الكهربائية، اي ان الكهرباء انارت الحرم النبوي في نفس يوم الاحتفال بتدشين الخط الحميدي الحجازي وصادف ايضاً وصول تلغراف خاص من الصدارة العظمى بتعيين كاظم باشا والياً على الحجاز في اليوم نفسه.<sup>(٥٢)</sup>

وقد انيرت المدينة المنورة لأول مرة بالمصابيح الكهربائية. وكان ذلك اليوم يوماً تاريخياً مشهوداً في جميع الولايات العثمانية واخذت في حينها الاف الخطابات والوثائق تنهال على السلطان من كل بلد يسكن فيها المسلمون، وهم يعلنون فيها ولائهم له وتعلقهم بدعوة الجامعة الاسلامية التي تبناها.<sup>(٥٣)</sup>

لقد كان وصول اول قطار الى المدينة المنورة حلم من الاحلام بالنسبة لمئات الملايين من المسلمين في انحاء العالم كافة. كما خفقت في ذلك اليوم التاريخي قلوب اولئك الذين كانوا مشتاقين الى القيام بأداء فريضة الحج المقدس.<sup>(٥٤)</sup>

ولم يضيع العلماء وقتهم بل تدارسوا في وضع العالم الاسلامي وما يتعرض له من اخطار، فاقترحوا على السلطان انشاء جامعة اسلامية في المدينة المنورة باسم جامعة صلاح الدين يتولى ادارتها الشيخ عبد العزيز جاويش وطالب اخرون بحمل السلاح والتدرب عليه ورفعوا مقترحاتهم لكنها وصلت بعد ان خرب الاتراك بيوتهم بأيديهم وعزلوا سلطانهم. وجعلوا من اليهود والانكليز والفرنسيين قذوتهم فكان في ذلك القضاء عليهم وعلى البلاد العربية والخلافة الاسلامية وعلى الخط الحجازي رمز الوحدة الاسلامية.<sup>(٥٥)</sup>

### الاستنتاجات

وتعد سكة حديد الحجاز من ابرز المشاريع التي نفذت في عهد السلطان عبد الحميد الثاني والذي اراد من خلالها تسهيل وصول الحجاج الى الاراضي المقدسة، بالإضافة الى اهداف سياسية وعسكرية. وقد نجح في ذلك من خلال التشغيل الناجح للسكة غير انه بعد نهاية الحرب العالمية الاولى والاحداث التي شهدتها الدولة العثمانية وولاياتها

توقفت سكة حديد الحجاز عن العمل بسبب التجزئة التي اوجدها الاستعمار البريطاني والفرنسي. لذلك وبعد مرور اكثر من مئة عام من توقف سكة حديد الحجاز عن العمل كان الواجب على البلاد الاسلامية عامة والبلدان التي يمر بها الخط خاصة، البدء في مفاوضات جادة وصادقة لإعادة سكة حديد الحجاز الى العمل من جديد وعلى الرغم من التطور الذي شهده النقل الجوي والبحري، الا ان النقل بواسطة القطار يبقى ضرورة ملحة وعلامة على تطور الدول. اذ يمكن ادخال القطارات السريعة والعربات الحديثة ليُشعر الحجاج بالراحة والامان في السفر عبر هذا الخط الحديدي. كما يمكن استعماله في نقل البضائع والمسافرين بين الدول التي يمر بها الخط من اجل التكامل الاقتصادي والوحدة الإسلامية، والتي اوجدها لأول مرة السلطان عبد الحميد الثاني من خلال مشروع سكة حديد الحجاز.

### الهوامش:

١. متين هولوكو: الخط الحديدي الحجازي، ترجمة محمد صواش، دار النيل، ط١، القاهرة ٢٠١١، ص١٤٤.
٢. عبد العزيز محمد عوض: الادارة العثمانية في ولاية سوريا، دار المعارف، القاهرة ١٩٦٩م، ص٢٨٢-٢٨٣.
٣. علي محمد الصلابي: السلطان عبد الحميد الثاني وفكرة الجامعة الاسلامية، المكتبة العصرية، ط١، بيروت ٢٠١٠م، ص٤٥.
٤. عيسى اسعد العبدالله: السياسة الخارجية للدولة العثمانية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني ( ١٨٧٦-١٩٠٩ م) رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة بيروت العربية، ٢٠١٦م، ص٣٠.
٥. السلطان عبد الحميد الثاني، مذكراتي السياسية، ط١، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٧٧م، ص١٠٥.
٦. محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ابن النديم للنشر والتوزيع، ط١، الجزائر، ٢٠١٣م، ص١٤٤.
٧. متين هولوكو: المصدر السابق، ص١٦-١٧.
٨. السيد رجب حراز: الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب، المطبعة العالمية، القاهرة ١٩٧٠م، ص١٢٢.
٩. موفق بني المرجة: صحوة الرجل المريض، مطابع دار الكويت للصحافة، الكويت ١٩٨٤م، ص١١٣-١١٤.
١٠. الباشا: اختلف المفسرون في اصلها، منهم من قال انها مخففة من (( بادُشاه )) اي الملك ومنهم من قال انها مركبة من (( پا )) بمعنى الاساس والقدم و (( شاه )) بمعنى الملك، اي اساس الملك، وفي الاصطلاح اطلقها العثمانيون على وزراءهم وكبار رجال ادارة دولتهم، كلقب رسمي كان يعطى لحكام الولايات والوزراء المقيمين في استانبول، حسان حلاق، عباس صباغ، المعجم الجامع في المصطلحات الايوبية والمملوكية والعثمانية ذات الاصول العربية والفارسية والتركية، دار العلم للملايين، ط١، بيروت، ١٩٩٩م، ص٣٤.
١١. السلطان عبد الحميد الثاني: مذكراتي السياسية، ص١٠٥-١٠٦.

١٢. سهام هنداوي: التطور التاريخي للعلاقات الالمانية العثمانية، دار نينوى، ط١، دمشق ٢٠١٥م، ص١٥٦.
١٣. سهام هنداوي : المصدر نفسه ، ص١٥٦-١٥٧.
١٤. عبد العزيز محمد عوض: المصدر السابق، ص٢٨٣.
١٥. محمد حرب: السلطان عبد الحميد الثاني اخر السلاطين العثمانيين الكبار، دار العلم، ط١ دمشق، ١٩٩٠م، ص٢٢١-٢٢٢.
١٦. محمد حرب: المصدر نفسه، ص ٢٢٣.
١٧. محمد شعبان صوان: المصدر السابق، ص١٤٥.
١٨. عبد العزيز محمد عوض: المصدر السابق، ص٢٨٣.
١٩. كمال الدين احسان اوغلي: الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، المجلد الاول، نقله الى العربية، صالح سعداوي، استانبول، ١٩٩٩م، ص٧٠٩.
٢٠. متين هولاکو: المصدر السابق، ص٣٠.
٢١. المشير: كان لقباً من القاب الصدر العظام قديماً. ثم استخدم بعد عهد التنظيمات لقباً عسكرياً كما هو مستخدم الان في العالم العربي، وهو اعلى رتبة عسكرية.
- سهيل صابان: المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، ٢٠٠٠م، ص٢٠٩.
٢٢. سهام هنداوي: المصدر السابق، ص١٦٠-١٦١.
٢٣. متين هولاکو: المصدر السابق، ص٤٧-٤٨.
٢٤. منحة السلطان عبد الحميد الثاني لقب باشا تقديراً لجهوده التي ابدائها في انشاء الخط.
٢٥. سهام هنداوي: المصدر السابق، ص١٦١-١٦٢.
٢٦. محمد بن عبد الله ال زلفة: الاصلاحات العمرانية في الولايات العربية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، دار بلاد العرب للنشر والتوزيع، ط١، الرياض، ٢٠١٢م، ص٢٣.
٢٧. سهام هنداوي: المصدر السابق، ص١٦٣.
٢٨. سهيل صابان: سكة حديد الحجاز في المصادر العربية والتركية والانجليزية، مجلة الدرعية، السنة الخامسة، العددان الثامن عشر والتاسع عشر، ٢٠٠٢م، ص٤٦٠.
٢٩. جريدة البشير: العدد ١٤٥٥ في ٢٤ ايلول ١٩٠٠م.
٣٠. جريدة البشير: العدد ١٤٩٦ في ٨ تموز ١٩٠١م.
٣١. سهام هنداوي: المصدر السابق، ص١٦٢-١٦٧.

٣٢. سهام هنداوي: المصدر نفسه، ص١٦٣.
٣٣. فاطمة الزهراء رحمانى: الجامعة الاسلامية بين السيد جمال الدين الافغانى والسلطان عبد الحميد الثانى، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية، جامعة الدكتور يحيى فارس، ٢٠١٥م، ص٦٤.
٣٤. مئين هولاكو: المصدر السابق، ص٢١.
٣٥. نزار علوان عبد الله: سكة حديد الحجاز و اشراف مكة المكرمة، الجامعة المستنصرية د.ت، ص٥.
٣٦. عبد العزيز محمد عوض: المصدر السابق، ص٢٨٤.
٣٧. محمد علي مساعد: سكة حديد الحجاز، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية، جامعة محمد بو ضياف، ٢٠١٦م، ص٢٧.
٣٨. سهام هنداوي: المصدر السابق، ص١٦٦.
٣٩. محمد بن عبد الله ال زلفة: المصدر السابق، ص٢٤.
٤٠. سهام هنداوي: المصدر السابق، ص١٦٣.
٤١. نزار علوان عبد الله: المصدر السابق، ص٥.
- 42. Murat Özyüksel: Hicaz Demiryolu, Türkler, yeni Türkiye yayinler, c. xlv, Ankara, 2002, P,473.**
٤٣. ارثر جون وافل: رحلة الحج المعاصر الى مكة ١٩٠٨م، ترجمة ريم بو زين الدين، دار الكتب الوطنية، ابو ظبي، ٢٠١١م، ص٨٠.
٤٤. نزار علوان عبدالله: المصدر السابق، ص٧.
٤٥. عبد العزيز محمد عوض: المصدر السابق، ص٢٨٤.
٤٦. محمد بن عبد الله ال زلفة: المصدر السابق، ص٢٤.
٤٧. نزار علوان عبد الله: المصدر السابق، ص٧.
٤٨. محمد حرب: المصدر السابق، ص٢٢٤.
٤٩. مجناح قائمة: العلاقات العثمانية-الالمانية (١٨٧٨-١٩١٤ م)، رسالة ماجستير، كلية العلوم الإنسانية، جامعة محمد بو ضياف، ٢٠١٨م، ص٤٢.
٥٠. سهام هنداوي: المصدر السابق، ص١٦٨.
٥١. نزار علوان عبد الله: المصدر السابق، ص٧.
٥٢. هند غسان ابو الشعر: دور الصحافة في التوثيق لنشأة الخط الحديدي الحجازي، المجلة الاردنية للتاريخ والاثار، المجلد ٣، العدد ٣، ٢٠٠٩م، ص١٧٣.

٥٣. نزار علوان عبد الله: المصدر السابق، ص٧.

٥٤. عيسى اسعد العبد الله: المصدر السابق، ص٣٤.

٥٥. سهام هنداوي: المصدر السابق، ص١٦٩.

### أولاً: المصادر والمراجع العربية.

١. عبد العزيز محمود عوض: الادارة العثمانية في ولاية سوريا، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٩م.
٢. علي محمد الصلابي: السلطان عبد الحميد الثاني وفكرة الجامعة الاسلامية، المكتبة العصرية، ط١، بيروت، ٢٠١٠م.
٣. محمد شعبان صوان: السلطان والمنزل، ابن النديم للنشر والتوزيع، ط١، الجزائر، ٢٠١٣م.
٤. محمد حرب: السلطان عبد الحميد الثاني اخر السلاطين العثمانيين الكبار، دار العلم، ط١، دمشق، ١٩٩٠م.
٥. محمد بن عبد الله آل زلفة: الاصلاحات العمرانية في الولايات العربية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، دار بلاد العرب للنشر والتوزيع، ط١، الرياض، ٢٠١٢م.
٦. موفق بني المرجة: صحوة الرجل المريض، مطابع دار الكويت للصحافة، الكويت، ١٩٨٤م.
٧. سهيل صابان: المعجم الموسوعي للمصطلحات العثمانية التاريخية، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، ٢٠٠٠م.
٨. حسان حلاق، عباس صباغ: المعجم الجامع في المصطلحات الأيوبية والمملوكية والعثمانية، دار العلم للملايين، ط١، بيروت، ١٩٩٩م.
٩. السلطان عبد الحميد الثاني: مذكراتي السياسية، مؤسسة الرسالة، ط١، بيروت، ١٩٧٧م.
١٠. السيد رجب حراز: الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب، المطبعة العالمية، القاهرة، ١٩٧٠م.
١١. سهام هنداوي: التطور التاريخي للعلاقات الالمانية-العثمانية، دار نينوى، ط١، دمشق، ٢٠١٥م.



## ثانياً: الكتب المعربة.

١. متين هولاكو: الخط الحديدي الحجازي، ترجمة محمد صواش، دار النيل، ط١، القاهرة، ٢٠١١م.
٢. كمال الدين احسان أوغلي: الدولة العثمانية تاريخ وحضارة، نقله الى العربية صالح سعداوي، المجلد الاول، استانبول، ١٩٩٩م.
٣. آرثر جون وافل: رحلة الحج المعاصر الى مكة ١٩٠٨م، ترجمة ريم بوزين الدين، دار الكتب الوطنية، ابو ظبي، ٢٠١١م.

## ثالثاً: الرسائل والاطاريح الجامعية.

١. محمد علي مساعد: سكة حديد الحجاز، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية، جامعة بوضياف، ٢٠١٦م.
٢. مجناح قائمة: العلاقات العثمانية-الالمانية (١٨٧٨-١٩١٤ م)، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية، جامعة بوضياف، ٢٠١٨م.
٣. عيسى اسعد العبد الله: السياسات الخارجية للدولة العثمانية في عهد السلطان عبد الحميد الثاني (١٨٧٦-١٩٠٩ م)، رسالة ماجستير، كلية الآداب، بيروت العربية، ٢٠١٦م.
٤. فاطمة الزهراء رحمانى: الجامعة الاسلامية بين السيد جمال الدين الافغانى والسلطان عبد الحميد الثانى، رسالة ماجستير، كلية العلوم الانسانية، جامعة الدكتور يحيى فارس، ٢٠١٥م.

## رابعاً: المجلات والدوريات.

١. سهيل صابات: سكة حديد الحجاز في المصادر العربية والتركية والانجليزية، مجلة الدرعية، السند الخامس، العددان الثامن عشر والتاسع عشر، ٢٠٠٢م.
٢. هند غسان ابو الشعر: دور الصحافة في التوثيق لنشأة الخط الحديدي الحجازي، المجلة الاردنية للتاريخ والاثار، المجلد ٣، العدد ٣، ٢٠٠٩م.

٣. جريدة البشير، العدد ١٤٥٥ في ٢٤ ايلول عام ١٩٠٠م.
٤. جريدة البشير، العدد ١٤٩٦ في ٨ تموز عام ١٩٠١م.
٥. نزار علوان عبد الله: سكة حديد الحجاز واشراف مكة المكرمة، الجامعة المستنصرية، د.ت.

### خامساً: الكتب الاجنبية.

1. Murat Özyüksel: Hicaz Demiryolu, Türkler, yeni Türkiye yayınlar, c. xlv, Ankara, 2002.

