

جوني منصور*

دور سكة حديد الحجاز في تطور مدينة حيفا

ظهر مشروع ربط الديار الحجازية المقدسة بمدينة إستنبول بواسطة خطوط حديدية في فترة حكم السلطان العثماني عبد الحميد الثاني، الذي أراد إظهار قوته وسلطانه بصورة فعلية، إضافة إلى مسألة تطبيق فكرة الجامعة الإسلامية من خلال سلسلة من المشاريع داخل الإمبراطورية العثمانية، فأعلن أن مشروع خط سكة حديد الحجاز جاء ليسهل نقل الحجاج المسلمين إلى الحجاز.

وعرف السلطان عبد الحميد الثاني كيفية الاستفادة من الوسائل الدعائية والإعلامية، المتاحة في ذلك الوقت، لتقديم مشروع هذا الخط وترويجه كرمز مهم في مواجهة أوروبا وتأثيرها في منطقة الشرق الأوسط، التي كانت لا تزال في معظمها خاضعة لسلطة الإمبراطورية العثمانية، سواء أكان ذلك مباشراً أم غير مباشر.

وقد احتاج السلطان عبد الحميد الثاني إلى خطوط حديدية، كما احتاج في السابق إلى خطوط تلغراف، ليُحكم قبضته على الولايات البعيدة عن مركز حكمه - أي عن إستنبول - وليكون في إمكانه إرسال قوات عسكرية، عند الضرورة، لإخماد تمرد أو ثورة. وكذلك ليؤكد كونه مدافعاً عن الإسلام ديناً ودنياً من خلال اهتمامه بحركة الحج والحجاج إلى بيت الله الحرام في مكة المكرمة وسائر المواقع الدينية الإسلامية المقدسة في الحجاز.

انطلق العمل في إنشاء الخط الحديدي في أيلول/سبتمبر 1900 (وهو عيد الجلوس السلطاني على عرش الدولة العثمانية)، وذلك بين دمشق ودرعا جنوباً، ووصل المشروع إلى نهايته في أيلول/سبتمبر 1908 عند افتتاح محطة المدينة المنورة. وتم خلال هذه الفترة مد خط فرعي من درعا في سوريا إلى حيفا على ساحل البحر الأبيض المتوسط وافتتح رسمياً في 15 تشرين الأول/أكتوبر 1905.

وكانت الحكومة العثمانية رأت أن حيفا هي أفضل مخرج/منفذ لسكة حديد الحجاز إلى البحر، كونها قائمة في موقع استراتيجي يمنحها مزايا متفوقة على غيرها من المدن الساحلية، وخصوصاً مدينة عكا التي أخذ نجمها يأفل، وتراجعت مكانتها ودورها الذي قامت به في الماضي خلال عدة عصور.

تطلب قرار جعل حيفا منفذاً للسكة المذكورة إلى البحر مد خط فرعي من درعا في سورية إلى حيفا في فلسطين بلغ طوله نحو 161 كم. ولم يكن مد هذا الخط من أجل توفير وصول المواد اللازمة والأجهزة الضرورية لإنشاء ومد سكة حديد الحجاز فقط، بل أيضاً لتسهيل عملية نقل الحجاج المسلمين عبر ميناء حيفا إلى الحجاز بواسطة سكة حديد الحجاز التي ربطت دمشق بالمدينة المنورة. أضف إلى ذلك أن الخط الفرعي من درعا إلى حيفا شكل طريق مواصلات جيدة لنقل محاصيل ومنتجات إقليم حوران في سورية إلى أوروبا عبر ميناء حيفا، وخصوصاً أن هذا الإقليم غني بزراعة الحبوب على أنواعها. كما ازدادت حركة التصدير ونشطت إلى الدول الأوروبية عبر فلسطين، ولا سيما الحمضيات.(1)

وبناء عليه ازادت حركة النقل في ميناء حيفا، وتضاعفت كميات البضائع المصدرة والمستوردة عبره. ومنذ يوم مُد خط سكة حديد الحجاز إلى حيفا، اتصلت هذه المدينة بدمشق وبمناطق حوران وشرق الأردن وغيرها، الأمر الذي جعلها مدينة ميناء يتم تصدير محاصيل هذه المناطق - وخصوصاً الحبوب - عبرها، وبالتالي استيراد ما يلزمها من بضائع ومنتجات من أوروبا وأميركا.

يجب أن نشير هنا إلى أن البضائع المصدرة والمستوردة كانت تمر سابقاً عبر ميناء بيروت بعد نقلها من سورية في طريق جبلي صعب للغاية. أما خط دمشق - درعا - حيفا فيسير في مناطق سهلة في معظمها. أضف إلى ذلك رغبة الحكومة العثمانية في التخلص من تحكم الفرنسيين، أصحاب امتياز خط بيروت - دمشق، في النقلات والشحن التجاري. (2)

ومما ساهم في رفع مكانة حيفا أن الحكومة التركية قررت بناء مقر إدارة سكة حديد الحجاز فيها، وتشيد ورش الصيانة والعناية بالقطارات بالقرب من مباني الإدارة العامة، والتي لا يزال معظمها قائماً إلى اليوم. وكان لمشروع خط السكة هذا دور بارز في تطوير حيفا في عدة مجالات، من أبرزها:

أولاً:

الزيادة السكانية

ساهمت سكة الحديد في دفع حركة هجرة داخلية (أي داخل فلسطين والمناطق المجاورة لها) إلى حيفا طلباً للرزق والعمل، وهو ما زاد في عدد سكان المدينة. ويعتقد عدد من المؤرخين والباحثين الذين تناولوا هذه الفترة بالذات (أواخر العهد العثماني) أن عوامل كثيرة أدت دوراً في تطوير حيفا وازدهارها، لكن نصيب سكة الحديد كان كبيراً. (3)

ومن الجدير بالذكر أن الزيادة السكانية في حيفا لم تكن نتيجة العمال القادمين من أجل العمل في منشآت سكة الحديد فقط، بل أيضاً للعمل في مصالح أخرى في المدينة لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة بالسكة. وأشار كيلر، نائب القنصل الألماني في حيفا، سنة 1903 إلى أن حيفا تشهد زيادة كبيرة في عدد سكانها نتيجة مشروع مد سكة الحديد. وأشارت عدة إحصاءات إلى أن عدد سكان حيفا بلغ في سنة 1800 نحو 1000 نسمة فقط، وفي سنة 1860 نحو 3000 نسمة، وفي سنة 1880 نحو 6000 نسمة. (4) وبلغ عدد سكان حيفا في سنة 1905، سنة افتتاح الخط بين درعا وحيفا، نحو 15.000 نسمة. ووصل تعداد السكان فيها في سنة 1914 إلى نحو 23.000 نسمة.

اعتبر مشروع سكة الحديد في الفترة 1903 - 1908 المشغل الأكبر لسكان حيفا. (5) إذ إن إنشاء السكة وفر فرص عمل لعشرات، بل مئات الموظفين والعمال والمهندسين الذين استقروا بالمدينة، فازداد عدد سكانها. (6) وأشارت سجلات المحكمة الشرعية في حيفا إلى توفيق بن شعبان من أهالي ولاية سيواس المستخدم في الخط الحجازي العالي في حيفا، وإلى محمود عزمي الكاتب في الخط الحجازي العالي في حيفا، وهو من أهالي الآستانة، وإلى حمزة بن معشوق الجركسي من أهالي القنيطرة المستخدم في سكة الحديد. (7) وهذه عينات لمهاجرين إلى حيفا قدموا من تركيا أو سورية للعمل والعيش فيها. وهؤلاء، على العموم، عملوا موظفين في مختلف الدوائر الإدارية مثل دائرة سكة الحديد، والدائرة العسكرية، ودائرة الشرطة المحلية. أما الذين قدموا من مدن سورية فقد عمل معظمهم في سلك التعليم في مدارس حيفا الحكومية. (8)

أما فيما يتعلق بنسبة الزيادة السكانية في حيفا، في أواخر العهد العثماني، فقد بلغت لدى المسلمين نحو 1.76%. وهي أعلى من نسبة الزيادة السنوية لسكان فلسطين المسلمين بـ 0.5%. وكانت هذه الزيادة نتيجة الهجرة إلى حيفا لا نتيجة الزيادة الطبيعية بحد ذاتها. هذا في حين زاد عدد السكان المسيحيين في حيفا خلال الفترة 1905 – 1909 بنسبة 3.3%، منها 1.5% زيادة طبيعية، والباقي نتيجة الهجرة (9) وبلغت نسبة الزيادة السكانية في حيفا بين سنة 1903 وسنة 1912، أي منذ وصول سكة الحديد إلى حيفا، 6.6% تقريباً (10)

وبلغ عدد سكان حيفا في الإحصاء البريطاني الأول لسنة 1922 نحو 24.600 نسمة. بينما بلغ تعداد سكانها عشية اندلاع الحرب العالمية الأولى، سنة 1914، نحو 20.000 نسمة.

ومن الواضح جداً أن لسرعة الزيادة في عدد سكان المدينة قياساً ببقية مدن الساحل الفلسطيني الثلاث (يافا وعكا وغزة) دلالة خاصة، وهي أن مستقبلاً زاهراً كان ينتظر حيفا على عدة صعد، من أبرزها الصعيد الاقتصادي الذي ربحته من دون منازع (11)

ثانياً:

تطوير ميناء حيفا

لم يعد الميناء القائم في حيفا يتلاءم مع حركة النقل والتجارة التي فرضتها سكة الحديد، لهذا قررت بلدية حيفا والسلطات المعنية بالأمر الشروع في بناء ميناء جديد. وكلف السلطان العثماني المهندس الألماني، مايسنر باشا، (12) مهمة تخطيط الميناء وتنفيذ الأعمال فيه، ليتحول إلى ميناء متفوق على ميناء بيروت الذي تستخدمه شركة القطارات الفرنسية، صاحبة امتياز خط سكة حديد دمشق – مزيريب المنافس لخط سكة حديد درعا – حيفا.

توصل مايسنر باشا عقب الدراسات والأبحاث التي أجراها، إلى أن الإدارة العامة لخط سكة حديد الحجاز لا يمكنها مد الخط إلى حيفا وبناء ميناء في الوقت ذاته. وكل ما في استطاعتها عمله هو توسيع الميناء القائم لمساعدة السفن على الرسو فيه بأمان. وأقيم مرسى خاص بالقرب من نهاية خط السكة، بلغت تكلفته نحو مليون ليرة تركية (13) وهكذا توفر في حيفا الميناء القديم الذي أقامته شركة لويدي النمساوية في أعقاب البدء باستعمال السفن البخارية، وإلى الشرق منه أقامت إدارة سكة الحديد مرسى جديداً يمكنه استيعاب السفن وتفريغ حمولتها. وكان في إمكان المسافرين النزول في هذا المرسى حتى في أوقات هبوب العواصف والرياح الشديدة لكونه أكثر أماناً وسلامة (14) وكانت هناك محاولة تركية أخيرة لبناء ميناء كبير في حيفا، وذلك في سنة 1914، بواسطة إدارة سكة الحديد مرة ثانية. إلا أن اندلاع الحرب العالمية الأولى، وانشغال الحكومة التركية بالمجهود الحربي والتجنيد والقتال، أوقفها هذه المحاولة.

استلزم مد خط درعا – حيفا كميات كبيرة من مواد البناء والمد والأجهزة وسواها، بحيث أن تكلفة كل كيلومتر واحد من السكة على هذا الخط فاقت التكلفة العامة لكل كيلومتر على خط دمشق – المدينة المنورة، وذلك لصعوبة بعض المناطق التي مر بها الخط إلى حيفا. وهناك من يعتقد أن نسبة الزيادة في تكلفة مد الخط إلى حيفا وصلت إلى أكثر من 40% من تكلفة الخطوط الأخرى. ولهذا كان ميناء حيفا، بحالته التي وصفناها أعلاه، مشغلاً لأعداد كثيرة من العمال الذين عملوا في قطاع تفريغ الحمولات الخاصة بمد السكة.

أما المواد التي لها علاقة بالسكة، والتي تم تفريغها في ميناء حيفا، فشملت قضبان الحديد من إنتاج بلجيكا، وبوزن وصل إلى 16.000 طن سنوياً، وفتحماً حجرياً بوزن بلغ في سنة 1906 نحو 30.000 طن، وعربات

وقاطرات من صنع عدة دول في أوروبا، وذلك بهدف تشغيلها على الخط الحديدي المذكور. وهذه المواد والبضائع الخاصة بالسكة وصلت كلها عبر ميناء حيفا. ولم تكن المواد التي تفرغ عبر هذا الميناء كلها لاستعمال الخط بين درعا وحيفا فقط، بل أيضاً لإتمام مد الخط من درعا إلى المدينة المنورة.

لهذا فإن الأعمال التي كانت تتم في الميناء، من رسو وتفريغ وتخزين وشحن، وفرت فرص عمل كثيرة لأبناء حيفا والمهاجرين إليها من مختلف جهات فلسطين والبلاد المجاورة. وارتبطت أشغال أخرى بصورة غير مباشرة بالميناء، مثل مزودي المواد الغذائية (الوجبات للسفن) والأوراق والحبال وسواها. وعُرفت حيفا في هذه الفترة بالذات بكونها أهم مدينة تزود أبناءها فرصاً للعمل، فأطلق عليها اسم "أم العمل". (15)

وأدى خط سكة الحديد دوراً مركزياً في تحويل التجارة من عكا إلى حيفا، وهذا ما زاد في واردات الجمرك في حيفا، وتراجعت واردات عكا. (16)

أمّا في بداية فترة الانتداب البريطاني على فلسطين فكان القرار الاستراتيجي البريطاني بإقامة ميناء حديث في حيفا نابعاً من منطلقات استعمارية صرفة، من دون الأخذ بعين الاعتبار أية مصالح محلية في فلسطين. فما أخذته الحكومة البريطانية وقيادة أركانها بعين الاعتبار هو، أساساً، تلاقح خطوط سكة الحديد في الميناء وموقع المدينة الجغرافي، ولا سيما ساحلها ومرساها.

لقد كان قرار الحكومة البريطانية بإقامة الميناء في حيفا أحد الدوافع الأساسية إلى هجرة سكانية كبيرة إلى حيفا بحثاً عن الرزق في متاجرها ومصانعها ومختلف منشأتها. (17)

ثالثاً:

التطور الاقتصادي

كان القطاع الاقتصادي أحد أهم القطاعات التي شهدت تطوراً واسعاً في أعقاب مد الخط الحديدي بين درعا وحيفا، إضافة إلى القرار الصادر عن الحكومة التركية بجعل حيفا مقراً للإدارة العامة لخط سكة حديد الحجاز. فالسكة والميناء منحا فرصاً كثيرة للعمل. لكن في الوقت ذاته استفاد التجار من هاتين المنشأتين الاقتصاديّتين المهمتين، إذ إن حركة تجارية نشيطة شهدتها المدينة، وتمكن عدد من تجارها من بناء شبكة علاقات تجارية بتجار الحبوب في إقليم حوران جنوب سورية لتصدير محاصيلهم عبر ميناء حيفا. وكانت عكا حتى مد خط درعا - حيفا هي المستفيدة الرئيسية تقريباً من محاصيل حوران التي كان يُصدّر قسم كبير منها عبر ميناء عكا، وقسم آخر عبر ميناء بيروت من خلال استخدام سكة حديد بيروت - دمشق - مزيريب.

وحدث التحول لمصلحة مدينة حيفا في سنة 1905 مع افتتاح خط سكة حديد درعا - حيفا لكون عمليات نقل المحاصيل من حوران إلى حيفا أصبحت متيسرة باستخدام خدمات السكة التي كانت توصل المنتوجات إلى الميناء، ومن ثم تتم عملية شحنها وتصديرها إلى الوجهات المقررة، وخصوصاً إلى أوروبا. وقامت السلطات التركية بزيادة طول المرسى في ميناء حيفا إلى الضعفين، ليتمكن من استيعاب السفن التجارية الكبيرة الوافدة إلى الميناء. لكن الأتراك لم يتمكنوا من إتمامه، إنما فعل ذلك الإنكليز بعد احتلالهم حيفا وبقيّة أجزاء فلسطين في نهاية الحرب العالمية الأولى. (18)

وازدهرت فروع اقتصادية متنوعة لها علاقة بالميناء وبسكة الحديد، أو ما يعرف بـ "الخدمات المكملة"، مثل أشغال البناء والمحلات التجارية الصغيرة داخل المدينة، كحوانيت البقالة والأقمشة والأثاث والمطاعم والفنادق الصغيرة وغيرها.

واستقبلت حيفا آلاف الحجاج المسلمين الذين وصلوا إليها عبر الميناء ومنه توجهوا بواسطة سكة الحديد إلى درعا، ثم إلى الديار الحجازية لأداء مناسك الحج. هؤلاء نزلوا في حيفا أياماً قليلة، لكن مصالح المدينة التجارية والخدماتية استفادت من وجودهم. وفعلاً كان لحركة التحول (الترانزيت) في حيفا دور في تنشيط الحركة التجارية، سواء للمتجهين إلى الحجاز أو للعائدين منها.

ترك التغيير في أداء حيفا الاقتصادي أثره في السلوك الإنتاجي، وبالتالي السلوك الاستهلاكي، للمناطق الريفية الداخلية في فلسطين. ويعود ذلك إلى سكة حديد الحجاز التي كان لها دور بارز في عملية الترانزيت التجارية بين أوروبا والساحل الفلسطيني (أي حيفا)، ثم الداخل الفلسطيني. (19)

شجع وجود سكة الحديد والميناء عدداً من المستثمرين على إقامة مصانع صغيرة (أو مشاغل بصورة أدق) لإنتاج محلي للحلويات والملبوسات والصناعات الخشبية. وتم عقد سلسلة من الاتفاقيات والعقود الرسمية مع عدد من المتعهدين لإمداد السكة بالمواد الكثيرة التي تحتاج إليها. فتعاقدت، مثلاً، مع نصر الله بن سليم الخوري لإمدادها بالحطب (الفحم النباتي) الذي تحتاج إليه لتسيير قطاراتها البخارية. (20) وامتلكت عائلة حبايب أحراباً محيطة بقرية كفر قرع، وربع أبنائها سنة 1915 أكبر مناقصات الأخشاب لتزويد سكة حديد الحجاز. (21)

تمكنت حيفا في العقدين الأولين من القرن العشرين من جذب تجار من الجليل ومناطق نابلس وحوارن إليها. وكان أحد الأسباب المشجعة لهؤلاء هو خط درعا - حيفا. ومما لا شك فيه أن تطور الميناء التركي ومد الخط الحديدي إلى حيفا أديا إلى تحول النشاط الاقتصادي من تقليدي (أي السيادة الإقطاعية) إلى واقع اقتصادي حديث معتمد على قاعدة التصدير والاستيراد المتبادلين. بمعنى آخر: بداية تدهور متدرج وأحياناً متسارع للمبنى الاقتصادي التقليدي السائد في فلسطين، واستبداله بمبنى اقتصادي أكثر تطوراً وتقدماً. (22)

وأشار تقرير التميمي وبهجت إلى ما يلي:

ويوجد في حيفا باسم المبانى الصناعية 37 محلاً، منها 10 مطاحن و16 محركاً بخارياً لسحب المياه من الآبار ومعمل للثلج و7 مصانع للخشب و4 مصانع لزيت الزيتون ومصنع للقطن. وقد كان الألمان يبنون أسسها فيها معملاً لعصير العنب وأسس اليهود مصنعاً للصابون، ولكن المحليين المذكورين تعطلوا أخيراً. (23)

وكان ميناء حيفا قبل مد الخط الحديدي إلى المدينة مرفأً صغيراً لصيادي السمك ولبعض السفن التجارية الصغيرة. وتطوره كان ملحوظاً، لكنه بطيء قياساً بالمتغيرات التي حلت بالمدينة. ولمّا تم مد الخط الحديدي تلاعب تطور الميناء مع المتطلبات الاقتصادية والاجتماعية التي فرضها الأمر الواقع، أي ما يحتاج إليه الخط وتوابعه من مرافق اقتصادية وخدماتية ضرورية ولازمة، من دونها لن تستكمل عملية الخدمات التي من أجلها مد الخط إلى حيفا.

وهذا جدول يورده التميمي وبهجت عن ارتفاع واردات الجمرک من الميناء: (24)

السنة	واردات مرفأ حيفا (بالليرة التركية)
1310هـ	305830
1315هـ	547000
1320هـ	572000
1328هـ	4300000
1329هـ	5000000

ولمّا انتهى الحكم التركي لفلسطين، وبقيّة البلاد العربية، رأّت الحكومة العربية السورية بقيادة الأمير فيصل ابن الشريف حسين، منذ اللحظة الأولى لإعلان نفسها، أهمية ميناء حيفا في دعم الاقتصاد السوري وتأمين حركة المواصلات بين البلاد السورية كافة، وبالتالي تطوير حيفا ذاتها. وكتبت صحيفة "العاصمة" (وهي صحيفة الحكومة العربية السورية الرسمية) بتاريخ 8 ذو القعدة 1337هـ/4 آب (أغسطس) 1919، ما يلي:

ميناء حيفا الجديد والمشروعات القادمة في سورية

إن حاجة فلسطين العظمى إلى ميناء حسن شديدة وليس فيها الآن سوى ثلاثة موانئ رديئة يافا وعكا وحيفا. ولم يكن ميناء حيفا معروفاً في قديم الزمان ولكن الطبيعة أعدته ليكون الميناء الأكبر لسورية الجنوبية وأراضي القمح الخصبة شرقي الأردن (الشريعة) وقد فرغوا من مد خط سكة الحديد العريض من القنطرة إلى حيفا مؤخراً ولحيفا فدمشق أضيّق من هذا يتصل بسكة حديد الحجاز في درعا. على أن سكة الحديد الكبرى التي ستصل مصر وإفريقيا بجميع أنحاء أوروبا وآسيا لا تخترق دمشق بل تسير من حيفا شمالاً بغرب إلى جبل حرمون (جبل الشيخ) ولكن الخط الذي بين حيفا - دمشق ذو شأن عظيم في النقل أعظم جداً من خط بيروت ودمشق.

سكة الحديد بين دمشق وحيفا تنقل قمح حوران وهي البلاد التي ستكون من أعظم منتجات القمح في المستقبل ولا يحتمل أن يناظر خط دمشق - بيروت هذا الخط لأن خط بيروت لا يقوى على تسيير القطارات التي تزيد حمولتها على 40 طناً في حين أن حمولة القطار الواحد على خط دمشق - حيفا 300 طن.

ويرى مما تقدم أن حيفا ستكون مركز سكك الحديد لفلسطين وأن الاعتبارات السياسية قد تساعد على زيادة أهميتها.

...أمّا الميناء الجديد فيجب أن يعهد في إنشائه إلى شركة من الطبقة الأولى إذ لا يسع فلسطين أن تستهدف للخسارة التي تنشأ عن الخطأ في إنشاء هذا الميناء. ومستقبل حيفا في مناظرتها لبيروت يتوقف على إنشاء ميناء من أحدث طراز يصلح لرسو البواخر الكبيرة وفيه الأرصفة الكافية ذات المستودعات والوسائل اللازمة لنقل

البضائع والمحاصيل من البواخر وإليها بسرعة وسهولة ويجب أن تكون سكة الحديد قريبة جداً من الأرصفة فلا يرتكب الخطأ الذي ارتكب في بيروت.

...أمّا حيفا فواقعة في موقع مركزي لبلاد تمتد من شمال بيروت وكانت مقادير كبيرة من البضائع ترسل قبل الحرب من المدينة المنورة ودمشق بطريق حيفا.

...ويقدر عدد السياح الذين كانوا يجتازونها بأربعين ألفاً في السنة معظمهم من الأميركيين والبريطانيين والألمان وأهم صادراتها قبل الحرب الحبوب والخرنوب والفاكهة والصوف. (25)

ويبدو جلياً أن هذه الرؤية مؤسسة على حقائق ووقائع كانت تراها في السابق الحكومة التركية صحيحة، بدليل سعيها لمد فرع من خط سكة حديد الحجاز إلى حيفا باعتبارها منفذاً بحرياً مهماً، إضافة إلى الاهتمام بتحسين أوضاع الميناء. لكن الحرب العالمية الأولى فرضت وقائع جديدة حتمت وضع خطة مستقبلية من جانب الحكومة العربية السورية بزعامة الملك فيصل ابن الشريف حسين. وهذه الحكومة لم تعمر طويلاً إذ تم القضاء عليها وعلى الحكم الملكي الفيصلي في سورية على يد الفرنسيين في معركة ميسلون سنة 1920، وكان الخط بين دمشق ودرعا وبين درعا وحيفا بإدارة هذه الحكومة، مع أن الجيشين البريطاني والفرنسي كانا منتشرين في مناطق الهلال الخصيب وفقاً للمصالح المتفق عليها بين الدولتين، ولا سيما مسألة اقتسام أراضي الدولة العثمانية، كما ورد في اتفاقية سايكس - بيكو (1916)، ومن ثم مقررات مؤتمر سان ريمو (1920) التي أكدت انتداب فرنسا على سورية ولبنان، وانتداب بريطانيا على فلسطين وشرق الأردن والعراق.

رابعاً: التطور العمراني

شهدت حيفا حركة عمرانية نشيطة منذ أواخر القرن التاسع عشر بفعل مؤثرات كثيرة، من أبرزها قدوم الألمان الهيكليين (التمبليين) للاستيطان فيها وفي مواقع أخرى من فلسطين، وأيضاً قدوم بعض الجوالي الأوروبية للعيش والعمل في حيفا. وكان لمد سكة حديد درعا - حيفا وتشغيلها دور رئيسي في تنشيط الحركة العمرانية، وذلك ناتج من هجرة العمال المستخدمين في منشآت سكة الحديد. وأيضاً قيام مستثمرين من لبنان وسورية وفلسطين ببناء مصالحهم ومحلاتهم في المدينة، فانتسعت من الجهة الشمالية ومن جهة المحطة الشرقية (أي محطة سكة حديد الحجاز)، وزينت القصور العالية والدور الشاهقة والجنائن والمحلات التجارية. (26)

وازداد عدد قناصل الدول الأوروبية في المدينة، كنائب القنصل الألماني العام والبلجيكي والإنكليزي والفرنسي وغيرهم. لكن التطور الجاري في المدينة زاد في أعدادهم، وبالتالي ازداد عدد الأوروبيين في المدينة فشيّدوا مباني لهم، وافتتحوا مصارف وخدمات لهم وللسكان المحليين. وأيضاً بدأت حيفا تستقطب مهاجرين يهوداً أقاموا أولاً بحارة اليهود في الجهة الشرقية من المدينة، وهي حارة قريبة من محطة سكة حديد الحجاز. وهؤلاء بدأوا بتطوير قدراتهم الاقتصادية والعمرانية.

وبالتالي بدأت عملية الانتشار العمراني بشكل مستطيل امتدت من شرق المدينة، أي من محطة سكة الحديد، إلى غربها، أي حتى شارع الزيتون (شارع ألنبي اليوم) ومنطقة الزوراء (محطة الكرمل). كان سكان المنطقة الغربية من المدينة، في معظمهم، من المسيحيين لكونهم انطلقوا سابقاً من حارة الكنائس غرب مدينة حيفا داخل الأسوار (القصد هنا من تعبير "داخل الأسوار" تلك المدينة التي بناها ظاهر العمر خلال الفترة 1761 - 1763، وسورها

بسور امتد من البحر شمالاً حتى شارع البرج جنوباً، ومن شارع يافا غرباً حتى منطقة حمام الباشا شرقاً). وكان سكان الجهة الشرقية من المدينة، في معظمهم، من المسلمين لكونهم سكنوا الحارة الشرقية في المدينة داخل الأسوار.

أمّا في فترة الانتداب البريطاني فاتجهت عملية التوسع العمراني نحو المنحدرات الجبلية قبالة الميناء الجديد (أي الميناء الحالي) الذي أقامه الإنكليز في مطلع الثلاثينيات. وانتشرت الأبنية الجديدة جنوباً على سفوح الكرمل حتى قمة الجبل؛ أي في اتجاه شمال جنوب. (27) وازداد اهتمام المؤسسات التبشيرية المسيحية الأوروبية بالاستثمار في حيفا عن طريق بناء مؤسسات تعليمية وصحية واجتماعية، مثل المستشفيات والمدارس. (28)

وازدادت مداخل البلدية جراء الحركة العمرانية التي شهدتها المدينة بسبب الرسوم والضرائب المفروضة على تراخيص وأذونات البناء وأذونات، وأخذت هذه المداخل تزداد منذ يوم بدأت سكة حديد الحجاز تعمل في حيفا، وبالتالي زيادة أعداد المهاجرين إلى المدينة. (29)

وكان للازدهار الاقتصادي الذي شهدته حيفا جراء مد خط سكة الحديد وتطوير الميناء فيها اثر في هجرة أصحاب رؤوس الأموال والتجار إليها من لبنان وسورية، وحتى من مصر وأوروبا. وهؤلاء تركوا بصماتهم على طابع البناء وشكله "حيث أنشئت البيوت الفخمة ذات الغرف الكثيرة والمكونة من طابقين أو ثلاثة طوابق والمبنية من الحجر المصقول تحيطها الجنائن على المنحدرات الشرقية والغربية لجبل الكرمل." (30)

وشمل التطور العمراني أيضاً تطوير شبكات الطرق الداخلية في حيفا، التي قامت دائرة الأشغال العامة بتنظيم شقها وفقاً لقانون تنظيم المدن (خلال فترة الانتداب البريطاني). وقد ركزت دائرة الأشغال العامة على بناء شبكة طرق مثيرة للإعجاب، داخل المراكز التجارية في قلب المدينة وحولها، وخصوصاً بعد بناء الميناء، الأمر الذي سهل حركة المرور في محيطه وحول محطة سكة الحديد المركزية (31) (وهي المحطة الجديدة الواقعة في شارع الملوك إلى الغرب من المراكز التجارية الجديدة في حيفا).

خامساً:

تطور السياحة الوافدة

طراً تحسن ملحوظ على قطاع السياحة الفلسطينية، إذ تمتعت حيفا بمنشأتين اقتصاديتين مهمتين في أواخر العهد العثماني هما: سكة الحديد، والميناء. فازدادت الحركة السياحية الوافدة إلى الأراضي المقدسة من أوروبا على وجه التحديد. ووطأ الحجاج المسلمون أرض فلسطين في حيفا عبر وصولهم إليها بالقطار الحديدي متجهين إلى الديار الحجازية. وأسست شركة السفر البريطانية المعروفة "توماس كوك وأولاده" مكاتب لها في حيفا وسواها من المدن الكبرى الفلسطينية. وأعلنت هذه الشركة برنامجاً سياحياً متطوراً شمل سياحة في فلسطين من خلال سفر بالقطار من حيفا إلى سمخ، وجولة في بحيرة طبرية تشمل الأماكن المقدسة المسيحية في طبرية وكفر ناحوم، ثم متابعة السفر إلى دمشق. (32) وحظيت رحلات وجولات هذه الشركة بإقبال واسع من السياح الأوروبيين، الذين وجدوا فيها استجابة لمتطلباتهم السياحية والترفيهية. ومما لا شك فيه أن السياح الأوروبيين، الوافدين إلى فلسطين عبر ميناء حيفا، استفادوا من الخدمات المتنوعة التي وفرتها المدينة. ولهذا شهدت المدينة ازدهاراً تجارياً وخدمات فندقية وما يتبعها لتوفير كل ما يحتاج السياح إليه. وهذا، بطبيعة الحال، تطلب زيادة مطردة ومستمرة في بناء الفنادق وأماكن الإقامة والمطاعم والنوادي الليلية والأسواق والمسارح ودور السينما والملاهي والمتنزهات،

وغيرها من مرافق السياحة والترويح عن النفس. وهناك من العائلات الحيفاوية من قام بتأجير غرف للسياح أو الزوار الوافدين إلى المدينة، الأمر الذي شكل دخلاً إضافياً لدعم اقتصاد تلك العائلات.

سادساً:

تحسين الجهاز الإداري وترشيده

شهد الجهاز الإداري لحيفا زيادة في عدد مستخدميه وموظفيه خلال الفترة الممتدة من البدء بمد سكة حديد الحجاز حتى الحرب العالمية الأولى، إذ تطلب مشروع السكة ثم مشروع تطوير الميناء زيادة مستمرة في عدد المستخدمين والموظفين الحكوميين لمعالجة المعاملات الرسمية المرتبطة بهذين المشروعين وما نجم عنهما من مصالح ومحلات تجارية وخدمات صحية وبريدية ومصرفية وصناعية وغيرها. هذا "وإن الزيادة في عدد الموظفين بعد إقامة ولاية بيروت قد حدثت نتيجة استحداث مؤسسات جديدة في قضاء حيفا ك لجنة المواصلات ولجنة المعارف... إلخ. كما وزاد عدد موظفي البلدية نتيجة لاستحداث الوظائف فيها كالطبيب، المفتش، المهندس... إلخ. أما القفزة الأخرى في عدد العاملين في الإدارة فكانت في سنة 1905، حين تشغيل القطارات من حيفا. فوصل عدد الموظفين في إدارة المدينة لـ 75 شخصاً، أي بزيادة 25٪ (دون أن تشمل العاملين في السكة الحديد). هذه الزيادة الوظيفية، نتجت عن ازدياد استخدام السكان لخدمات الإدارة المحلية ومن أجل تحسين خدمات تلك الإدارة." (33)

ولم تتمكن حيفا من تزويد أجهزة الإدارة والتوظيف بالعدد المطلوب من الموظفين لقلة ذوي الخبرة والتجربة من أبنائها، ولشدة الحاجة إلى الموظفين من أجل تسيير الأمور الإدارية والتنظيمية بسرعة، ولهذا استقدمت الحكومة أعداداً من الموظفين الإداريين لتحقيق هذه الغاية. وكان نائب القنصل العام الألماني، كيلر، قد أورد في وقت مبكر في تقرير له (من سنة 1903) أن "التوظيف في سكة الحديد جلب عناصر جديدة إلى المدينة، لا من فلسطين فحسب، بل من البلدان المجاورة أيضاً." (34)

مزيد من التطور

خلال الانتداب البريطاني

استحوذت حيفا على مكانة أولية ومنتقدة في التخطيط الاستراتيجي العسكري البريطاني عشية الحرب العالمية الأولى وخلالها، إذ رأت قيادة الأركان العامة للجيش البريطانية أن سيطرة الجيش البريطاني على حيفا تضمنت ربط فلسطين بمصر عبر مد سكة الحديد من القنطرة (في مصر) حتى حيفا، وربط فلسطين بشرق الأردن وشبه جزيرة العرب ثم العراق بواسطة خط سكة حديد الحجاز.

وتم التعبير عن هذه التطلعات والأطماع البريطانية في اتفاقية سايكس - بيكو (1916) بين حكومتي بريطانيا وفرنسا. ومن خلال هذه الاتفاقية، تبين بوضوح الإصرار البريطاني على جعل حيفا ضمن مناطق السيطرة الاستعمارية البريطانية في منطقة الشرق الأوسط لحماية قناة السويس وآبار النفط في منطقة الخليج والهند، أكبر مستعمرة بريطانية.

وتعود أهمية مكانة حيفا في الواقع الاستراتيجي البريطاني كونها تفسح المجال أمام بريطانيا للسيطرة على حيفا ذاتها وعكا ومرج ابن عامر وسلسلة جبال الكرمل. بمعنى آخر: إن هذه الرقعة من الأرض تشكل حاجزاً أمام احتمالات فرنسا لبسط أطماعها في اتجاه فلسطين، الأمر الذي سيهدد المصالح البريطانية عامة في المنطقة وجوارها.

وفي واقع الأمر لم تكن حيفا، خلال العمليات الحربية في العام الأخير من الحرب العالمية الأولى، ذات أهمية لعدم قدرة مينائها القديم على رسو السفن فيه، فأبطلت القيادة البريطانية نزول قوات تابعة لها في المدينة بصورة مباشرة، إنما اتجهت قوات الجنرال أَلنبي إلى دمشق عن طريق وادي عارة فطبرية. أمّا سقوط حيفا فكان في 23 أيلول/سبتمبر 1918 بعد عملية حربية بسيطة عقبها بأسبوع سقوط دمشق. (35)

عادت حيفا مباشرة بعد انتهاء عمليات الحرب العالمية الأولى لتتبوأ مكان الصدارة في الرؤية الاستراتيجية البريطانية، إذ تم تركيز جميع القيادات العليا الإنكليزية في الشرق الأوسط في حيفا. ونقل الفيالق المصري إليها في تشرين الأول/أكتوبر 1918، هو ما أتاح للإنكليز إمكان السيطرة على مناطق سورية وفلسطين وشرق الأردن كافة. وازدادت أهمية حيفا بصورة غير متوقعة في أعقاب مد خط سكة الحديد من الجنوب. والخط الذي مده الإنكليز من مصر كان بمقياس 145.5 سم، وهو المقياس النظامي المعتمد دولياً، إذ وصل القطار إلى اللد قادماً من القنطرة في مصر، ثم إلى قلقيلية وقاقون والخضيرة وعتليت، وفي 23 كانون الأول/ديسمبر 1918 وصل إلى حيفا.

إن ربط حيفا بسكة حديد الساحل أدى إلى ربط حيفا بمصر مباشرة، ثم بدمشق عبر خط سكة حديد الحجاز، وبالقدس عبر الخط بين يافا والقدس، وحبلى وإستنبول عبر خط سكة حديد الحجاز ذاته. وهكذا تحولت حيفا إلى مفترق سكك حديد مهم للغاية في منطقة الشرق الأوسط، وجعلت الحكومة الانتدابية من حيفا مقراً لإدارة خطوطها الحديدية. (36)

شهدت حيفا تطورات كثيرة على الصعيد الديموغرافي والاجتماعية والاقتصادية. فالباحثة مي صيقلّي تعتقد أن حيفا تشكل المثال الأفضل لدراسة التحولات في السكان العرب فيها "إذ إنها امتلكت جميع السمات الخاصة بالمدن الرئيسية الأخرى، بينما لم تجمع أي منها ميزات حيفا كلها. فعلى غرار القدس، أصبحت حيفا مركزاً للنشاطات الإدارية وللعمالين فيها، وخصوصاً سكك الحديد والميناء؛ كما أصبحت مركزاً صناعياً مثل تل أبيب. بالإضافة إلى كونها مركزاً تجارياً، أسوة بجميع المدن الفلسطينية الأخرى." (37)

واعتبر قطاع سكة الحديد زمن الانتداب البريطاني من المشغلين الكبار، إذ بلغ عدد عماله وموظفيه نحو 7500 شخص.

وضعت الحكومة الانتدابية ثلاثة مشاريع كبيرة ومهمة على سلم أولويات تطوير حيفا: تطوير شبكة سكة الحديد، والميناء، ومعامل تكرير البترول. وأدت هذه المشاريع دوراً مركزياً في ازدهار المدينة اقتصادياً، وكل ما له علاقة بالعمران والإدارة البريطانية الانتدابية وخدمات البلدية، وزيادة مساحات الأراضي المسموح بالبناء عليها، وشق الطرق والشوارع، وبناء المؤسسات والفنادق والمطاعم والمقاهي وغيرها.

وتحولت حيفا إلى نقطة جذب قوية لعشرات، بل مئات المستثمرين العرب والأوروبيين واليهود. وركزت الوكالة اليهودية ومؤسسات الهجرة اليهودية جهودها على تشجيع وتوجيه الهجرة اليهودية إلى حيفا بهدف الاستفادة من بنية المدينة الاقتصادية والصناعية والتجارية والمواصلاتية. فسكة حديد فلسطين وفرت الاتصال المباشر بمصر، وسكة حديد الحجاز وفرت الاتصال بسورية وشرق الأردن. وتعتبر سكة الحديد العمود الفقري لنظام المواصلات الفلسطيني الذي اعتمدته حكومة الانتداب البريطاني، وخصوصاً في الثلاثينيات والأربعينيات من القرن الماضي، ولا سيما خلال الحرب العالمية الثانية، إذ وفرت خدمات مهمة جداً للمجهود الحربي البريطاني في منطقة الشرق الأوسط.

وكان بناء ميناء حيفا الجديد وافتتاحه في سنة 1932، وبناء معامل تكرير البترول في جوار حيفا، أبرز معلمين في تطوير المدينة وزيادة سكانها ورفع وظيفتها الخدماتية وزيادة الحاجة إلى خدمات خطوط سكة الحديد لنقل المسافرين والعمال والبضائع. فكان نصيب سكة حديد درعا - حيفا من هذا التطور، بل التحول في أحوال حيفا الاقتصادية والديموغرافية والاجتماعية، لا يستهان به. (38)

وارتفعت مكانة حيفا الاستراتيجية بعد الانتهاء من مد خط النفط من كركوك في العراق حتى خليج حيفا، حيث معامل تكرير النفط، وذلك في سنة 1934. وساهمت سكة حديد الحجاز في نقل الأنابيب والمعدات الخاصة المعدة لخط النفط.

إن وجود خطوط سكة الحديد في كل الاتجاهات، والميناء الحديث، ومعامل تكرير النفط، في مدينة واحدة دفع الإدارة العسكرية البريطانية إلى توجيه بوارجها وسفنها الحربية إلى ميناء حيفا للتزود بالوقود، وبطبيعة الحال ببقية الحاجات واللوازم الضرورية.

وعلى الإشارة هنا إلى أن المخطط البريطاني بمد خط سكة حديد بين حيفا والعراق لم ينفذ، وذلك لعدم جدواه في ضوء السرعة التي تم بها مد شبكات طرق جيدة وسهلة بين فلسطين وشرق الأردن حتى العراق، وزيادة أعداد السيارات والشاحنات، وتراجع الحاجة إلى استعمال القطارات في هذه المنطقة. (39)

وزادت هذه المرافق الاقتصادية، وخصوصاً سكة الحديد والميناء، في حجم التداول التجاري بالاتجاهين: التصدير والاستيراد، فتفوقت حيفا على "يافا كميناء رئيسي، وخصوصاً بعد أن راحت ترسخ لنفسها دوراً ثانوياً كمركز لتجارة الترانزيت - إقليمياً" (40) (أي تجارة النقل من خارج فلسطين إلى الداخل السوري والعراقي).

ولم تعد حيفا تركز وارداتها على حبوب حوران بسبب التراجع في جودتها ونوعيتها، وإنما بدأت في الثلاثينيات من القرن الماضي تركز على تجارة توريد الحمضيات بعد أن عم الإضراب فلسطين في الفترة 1936 - 1937، فوجهت الحمضيات إلى ميناء حيفا بدلاً من ميناء يافا الذي أعلن عماله مشاركتهم في الإضراب لفترات متقطعة، الأمر الذي شكل عقبة أمام عمليات تصدير الحمضيات.

وأدرك الإنكليز نواقص سكة حديد الحجاز، وخصوصاً عرضها الضيق (105 سم) وعدم قدرة قاطراتها على نقل كميات كبيرة من البضائع، لذلك لم يقوموا بتطويرها كثيراً، مثل شراء قاطرات وعربات جديدة، واقتصروا دور هذه السكة على نقل مواد ومعدات إلى محطة توليد الكهرباء في الباقورة (نهر ايم) عند نهر الأردن بعد أن نال بنحاس روتنبرغ امتيازاً لإنتاج الطاقة الكهربائية. وكذلك ساهمت هذه السكة في نقل أنابيب لمد خط نفط العراق إلى حيفا. أمّا بالنسبة إلى المسافرين على الخط فكان عددهم محدوداً، وقل العدد مع الزمن إلى دمشق، على الرغم من محافظة إدارة سكة الحديد على تسيير قطارات من حيفا إلى درعا فدمشق.

ولتنظيم عمال سكة الحديد تم إعلان إقامة اتحاد عمال سكك الحديد والهاتف والتلغراف. وتعرض هذا الاتحاد العمالي النقابي لمحاولات اختراق من النقابة العامة للعمال اليهود (الهستدروت). (41) ونتيجة هذه المحاولات انسحب عمال كثيرون من هذا الاتحاد، وانضموا إلى جمعية العمال العربية الفلسطينية التي قادها في الأربعينيات النقيب سامي طه. وقدمت هذه الجمعية خدمات مجانية لأعضائها، واكتسبت مكانة في ميدان النشاط السياسي بلغ درجة تحد للمجلس الشرعي الإسلامي الأعلى في القدس الواقع تحت تأثير رئيسه المفتي الحاج أمين الحسيني. واغتيل سامي طه في أيلول/سبتمبر 1947 نتيجة هذين التحدي والصراع. (42)

شهدت سنة 1946 إضراباً أعلنته نقابة عمال سكك حديد فلسطين بعد تجاهل الإدارة العامة لمطالبهم بتحسين أحوالهم المهنية والحقوقية وزيادة أجورهم. وشمل الإضراب قطاعات القطارات وورش الصيانة، فتوقفت حركة القطارات أربعة أيام متواصلة، الأمر الذي جعل مدير عام سكة الحديد يتصل بجمعية العمال العربية الفلسطينية للتفاوض معها. فتألف وفد الجمعية من أمينها العام سامي طه وأعضاء الهيئة الإدارية لنقابة عمال سكك الحديد. وبعد نقاش طويل وصعب استجابت الإدارة العامة لطلبات النقابة كافة، وخصوصاً رفع الأجور والضمانات الأخرى، كالتأمين الصحي والتعويض في حالة الإصابات. (43) وجاء مطلب رفع الأجور ليتساوى مع رفع الأجور الدائم بالنسبة إلى العمال اليهود، والذي دأبت الهستدروت على تحقيقه. وقد كانت أجور العمالة اليهودية تفوق أجور العمالة العربية بنسبة الثلث إلى النصف. (44)

حاولت الهستدروت والمؤسسات الصهيونية الأخرى انتزاع مرافق عمل من أيدي العمال العرب لتحويلها إلى العمالة اليهودية، ومنها قطاع سكك الحديد، حيث نجح الضغط الصهيوني في إلزام إدارة الانتداب بسحب متدرج لفيلق العمل المصري في سكك الحديد واستبداله جزئياً بعمال يهود. (45) وهذا أدى إلى نقص في فرص العمل للعرب في حيفا، والذين - أي العمال العرب - بدأوا يواجهون موجات من البطالة جراء سيطرة رؤوس أموال يهودية على مشاريع اقتصادية مركزية في المدينة ابتداء من أواخر الثلاثينيات، وازدادت السيطرة في الأربعينيات. ومما ساعد في تعميق السيطرة اليهودية على اقتصاد حيفا وإدارة شؤونها مساهمة رئيس بلديتها شبطاي ليفي، (46) الذي تولى رئاستها في سنة 1940، بعد وفاة حسن شكري رئيسها، خلال الحرب العالمية الثانية من دون إجراء انتخابات بسبب فرض أنظمة الطوارئ، ولكون اليهود نجحوا في بسط سيطرتهم على معظم الأقسام والدوائر الإدارية في البلدية والمؤسسات الحكومية.

ومما لا شك فيه، فإن استمرار تعمق وتجذر الفوارق في الأجور والضمانات للعمال العرب في حيفا قياساً بالعمال اليهود، ساهم في زيادة الوعي السياسي الوطني العربي بضرورة التنظيم العمالي ومواجهة تحركات الهستدروت الساعية للتظاهر بأنها تقوم بدور حيادي في تخفيف حدة العداء بين العرب واليهود، كما كان يظهر أول وهلة. لكن تبين أن الهستدروت كانت تعمل على امتصاص غضب الشارع العمالي العربي من خلال المهادنة والملاينة والالتفافية، وتحقيق الإنجازات للعمال اليهود الأعضاء فيها.

وبطبيعة الحال فإن الفوارق الاقتصادية انعكست اجتماعياً وسياسياً، وهذا شكل مزيداً من التباعد بين العرب واليهود، إضافة إلى الفصل السكاني والحياتي داخل المدينة بين المجتمعين، إذ قطن كل من العرب واليهود في أحياء منفصلة خاصة بهم. واهتمت كل مجموعة قومية بتوفير جميع الخدمات اللازمة لها، إضافة إلى مؤسسات خاصة بها تقدم معظم الخدمات التعليمية والصحية. ولم يكن الالتقاء بين المجموعتين إلا في قضايا ومساائل اقتصادية وتبادل تجاري، وبعض الحالات الخاصة المتعلقة بالخدمات البلدية والرسمية الأخرى، كمكاتب الحكومة ودوائرها.

خلاصة

أدت سكة حديد الحجاز وسكة حديد فلسطين (زمن الانتداب البريطاني) دوراً ريادياً في توفير مكونات تطوير مدينة حيفا لتتحول من مدينة صغيرة إلى مدينة كبيرة تتمتع بكل الإمكانيات لزيادة عدد سكانها، وبالتالي زيادة في الخدمات التي احتاج السكان إليها. وترك التحول السريع الذي شهدته المدينة ظلالة على اقتصادها بالذات، وأيضاً على اقتصاد قرى المحيط القريبة منها، والتي وفرت الأيدي العاملة في قطاعات العمل الملحقة بسكة الحديد

والميناء، وأيضاً ما وفرته هذه القرى من تزويد حيفا بالمواد الغذائية المتنوعة. ولهذا تحولت حيفا إلى مدينة مركزية في شمال فلسطين. وقد أهلها وضعها وتطورها مستقبلاً لتستقطب نشاطات سياسية واجتماعية وسكانية وثقافية متعددة □.

المصادر

(* مؤرخ ومحاضر من حيفا.

(1) تم تصدير نحو نصف مليون صندوق من الحمضيات سنوياً في الفترة 1903 – 1911. أنظر: بنيامين يافي، "صورة فلسطين" (بالعبرية)، (تل أبيب: دفير/كارتا، 1983)، ص 152.

(2) مصطفى مراد الدباغ، "بلادنا فلسطين"، المجلد السابع (طبعة مصورة عن الأصلية من سنة 1964)، ص 532.

(3) بشأن موضوع تطور حيفا ومساهمة سكة الحديد في ذلك، أنظر: ألكس كرمل، "تاريخ حيفا في عهد الأتراك العثمانيين"، زهير غنايم عبد اللطيف غنايم، "لواء عكا في عهد التنظيمات العثمانية، 1281 – 1337هـ/1864 – 1918" (بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينية، 1999)، ص 235.

(4) أنظر الجدول الذي يورده عادل مناع في كتابه: "تاريخ فلسطين في أواخر العهد العثماني، 1700 – 1918" (قراءة جديدة) (بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينية، 1999)، ص 209.

(5) كرمل، مصدر سبق ذكره، ص 156.

(6) غنايم، مصدر سبق ذكره، ص 235.

(7) المصدر نفسه.

(8) محمود يزبك، "النظم الإدارية والبنى الاجتماعية في حيفا في أواخر العهد العثماني (1870 – 1914)" (الناصرة: مطبعة النهضة، 1994)، ص 226.

(9) يزبك، مصدر سبق ذكره، ص 151. ويعتقد يزبك أن اليهود لم يبرحوا المدينة، بعكس ما أشارت إليه السالنامة في الفترة 1906 – 1909 من انخفاض عددهم، إذ إن حيفا اجتذبت إليها مهاجرين كثيرين لتوفر فرص العمل فيها، وخصوصاً في كل ما له علاقة بسكة الحديد، التي بقيت العنصر الأكثر جاذبية لزيادة سكان حيفا حتى بداية الحرب العالمية الأولى. أنظر: المصدر نفسه، ص 162.

(10) المصدر نفسه، ص 177.

Ruth Kark, "The Rise and Decline of Coastal Towns in Palestine," in Gad G. Gilbar, Ottoman Palestine, 1800-1914 (Leiden: Brill, 1990), pp. 72-73. (11)

(12) هو هنريخ أوغست مايسنر. ألماني المولد (1863 – 1940). درس اللغة التركية والهندسة في جامعة درزدين الألمانية، وعاش في الدولة العثمانية نحو خمسين عاماً. وساهم في مد عشرات الخطوط الحديدية في مواقع متعددة في الدولة العثمانية، إضافة إلى تخطيطه وإقامته مباني ومنشآت مرتبطة بالخطوط ذاتها. وتقديراً لجهوده منحه السلطان العثماني لقب "باشا". وللإطلاع على مزيد من دوره في موضوع الخطوط الحديدية، أنظر:

Walter Pick, "Meissner Pasha and the Construction of Railways in Palestine and Neighboring Countries," in Gilbar, op. cit., pp. 179-218.

(13) محمد رفيق التميمي ومحمد بهجت، "ولاية بيروت، القسم الجنوبي" (بيروت: دار لحد خاطر، الطبعة الثالثة، 1987)، ج 1، ص 232.

(14) كرم، مصدر سبق ذكره، ص 154.

(15) المصدر نفسه، ص 157؛ مي صيقل، "حيفا العربية، 1918 – 1939 (التطور الاجتماعي والاقتصادي)" (بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينية، 1997)، ص 38.

(16) واردات عكا هبطت. إذ كانت 447.000 غرش سنة 1323 هـ و583.000 غرش سنة 1324 هـ، ثم نزلت إلى 450.000 غرش سنة 1325 هـ وفي عام 1328/1329 هـ لم تتجاوز 100.000 غرش. أنظر: التميمي وبهجت، مصدر سبق ذكره، ج 1، ص 232، 233.

(17) غدعون بيغر، "الرؤية الاستراتيجية لحيفا بعيون الإدارة البريطانية" في: موردخاي ناتور ويوسي بن آرتسي (تحرير)، "حيفا وتطورها، 1918 – 1948" (بالعبرية)، (القدس: ياد إسحق بن تسفي، 1989)، ص 66.

(18) يافي، مصدر سبق ذكره، ص 144.

(19) Kark, op. cit., p. 77.

(20) غنايم، مصدر سبق ذكره، ص 236.

(21) يزبك، مصدر سبق ذكره، ص 282.

(22) Kark, op. cit., p. 80.

(23) التميمي وبهجت، مصدر سبق ذكره، ج 1، ص 233.

(24) المصدر نفسه، ج 1، ص 232.

(25) نقلاً عن: محمد عدنان البخيت (وآخرون)، (تحرير)، "الوثائق الهاشمية الخط الحديدي الحجازي" (عمّان: جامعة آل البيت، 1996)، المجلد الثامن/القسم الثاني، ص 56 – 58.

(26) التميمي وبهجت، مصدر سبق ذكره، ج 1، ص 233.

(27) بشأن التوسع العمراني في هذه الفترة، أنظر: صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 38؛ الدباغ، مصدر سبق ذكره، المجلد 7، ص 532.

(28) مناع، مصدر سبق ذكره، ص 220.

(29) يزبك، مصدر سبق ذكره، ص 127.

(30) المصدر نفسه، ص 295 – 296.

(31) صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 89.

(32) إيلان بالكوف، "قطارات في فلسطين: الماضي والحاضر والمستقبل" (بالعبرية)، (حيفا: شركة قطارات إسرائيل، 1982)، ص 26.

(33) يزبك، مصدر سبق ذكره، ص 78.

(34) صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 34.

(35) بيغر، مصدر سبق ذكره، ص 62. ويشير إلى أنه وردت معلومات وافرة عن أهمية حيفا الاستراتيجية في التقارير العسكرية للاستخبارات البريطانية، وتوفرت هذه المعلومات في عدة نشرات عسكرية سرية لاستعمال ضباط إنكليز فقط. وشملت المعلومات أعداد البيوت والمدارس والمستشفيات والحارات والمتاجر والكنائس والمساجد وغيرها، وذلك لتوفير صورة كاملة استعداداً لاحتلالها والسيطرة عليها.

(36) المصدر نفسه، ص 64.

(37) صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 17.

(38) المصدر نفسه، ص 97.

(39) بيغر، مصدر سبق ذكره، ص 60.

(40) صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 128.

(41) بشأن مزيد من المعلومات عن الحركة العمالية العربية الفلسطينية في حيفا، وخصوصاً محاولات الهستدروت اختراق هذه الحركة، أنظر: أحمد حسين اليماني، "جمعية العمال العربية الفلسطينية بحيفا" (دمشق: دار كنعان للدراسات والنشر، 1993)، ص 75.

(42) يحلل اليماني وهو مساعد سامي طه ومن النشيطين في هذه الجمعية، عوامل اغتيال طه في كتابه المذكور في الحاشية السابقة، ص 186 – 188.

(43) بشأن تفصيلات وافية عن هذا الإضراب، أنظر: اليماني، مصدر سبق ذكره، ص 180 – 182.

(44) صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 173.

(45) المصدر نفسه، ص 171.

(46) وهو يهودي من إستنبول. عمل فترة طويلة في شراء الأراضي لمصلحة الصندوق القومي اليهودي، ونجح في بناء شبكة علاقات قوية مع عرب قياديين في فلسطين، وخصوصاً في حيفا.

كلام صور

مبنى محطة سكة الحديد الرئيسية (الحجاز).

المصدر: مي إبراهيم صيقللي، "حيفا العربية، 1918 – 1939 (التطور الاجتماعي والاقتصادي)" (بيروت، مؤسسة الدراسات الفلسطينية، 1997)، ص 330.

ساحة سكة حديد حيفا.

المصدر: صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 330.

محطة سمخ التابعة لسكة حديد درعا – حيفا.

المصدر: محفوظات الكاتب.

ميناء حيفا قبل توسيعه.

المصدر: صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 329.

حيفا وخليج عكا، وتبدو خزانات النفط التابعة لشركة شل.

المصدر: صيقللي، مصدر سبق ذكره، ص 327.

مجلة الدراسات الفلسطينية، جميع حقوق النشر وإعادة التوزيع محفوظة لمجلة الدراسات الفلسطينية، ولا يمكن نشرها أو توزيعها إلكترونياً إلا بإذن من رئيس تحرير المجلة وذلك عبر الكتابة إلى العنوان البريدي التالي: majallat@palestine-studies.org
يمكن تحميل هذه المقالة أو طبعتها للاستخدام الفردي وعند الاستخدام يرجى ذكر المصدر:
http://www.palestine-studies.org/ar_index.aspx