

كتب بالعربية

الخط الحديد الحجازي: المشروع العملاق للسلطان عبد الحميد الثاني

متين هولوكو

ترجمة محمد صواش

القاهرة: دار النيل، ٢٠١١. ٢٧٣ صفحة.

الحجازي، اعتُبرت من أهم آليات الحرب التي لا يمكن الاستغناء عنها في فترة حرجة للغاية من الصراعات السياسية والعسكرية التي كانت تحيق بالدولة العثمانية من كل حذب وصوب. فقد عزز هذا الخط، على وجه التحديد، سلطة الدولة العثمانية وسيطرتها على الأماكن البعيدة من منطلق تمكّنها من إرسال فرقها العسكرية، في حالات التمرد والعصيان التي كانت تشهدها مناطق الحجاز واليمن البعيدة، إلى مسافات كبيرة عن مركز الحكم في إستانبول. ولا يمكن أن نتغاضى عن أهمية كون الخط الحديدي الحجازي قد رفع من مكانة السلطان بصفته خليفة المسلمين، فما ميّز عملية إنشاء هذا الخط أنه خط إسلامي، بمعنى أن تأسيسه وتكاليفه وتسييره كانت من أموال المسلمين، إذ إن السلطنة فتحت باب التبرع بجميع أشكاله لتجميع المبالغ اللازمة لإنشاء الخط. وقد حققت الدولة العثمانية نجاحاً هائلاً في هذه العملية بشكل خاص، ذلك بأن مبالغ كبيرة تدفقت على هيئة إنشاء الخط، من البلاد المتعددة

التي ساهمت الخطوط الحديدية في إحداثها في قطاعات واسعة داخل الدولة العثمانية. وعلى الرغم من الصورة القاتمة والمعتمة التي التصقت بالسلطان عبد الحميد الثاني وصوّرتة على أنه مستبد، فإنه كان صاحب رؤية شاملة في تطوير بلاده وفتح أبوابها على بعض المشاريع التي يمكن أن توفر لها فضاء من الانفتاح والتقدم. ومن جملة هذه الرؤى اهتمامه بتطوير قطاع النقل وربط بلاده بأوروبا عبر شبكة حديدية. وشكّل الخط الحديدي الحجازي أحد أهم مشاريع السلطنة في عهده، إذ وفر تسهيلات في تنقل الحجاج المسلمين إلى الديار الحجازية لأداء مناسك الحج، كما أن السكك الحديدية، بما فيها الخط

مع أن مشاريع مد السكك الحديدية جاءت متأخرة في الدولة العثمانية، إلا إنها أثارت اهتماماً واسعاً في أوساط سياسيين ورجال أعمال (بمفهوم ذلك الزمان)، وضمن شرائح واسعة في المجتمع العثماني المركّب من شعوب وطوائف دينية ومذهبية. ويتمحور الحديث في هذا الكتاب بصورة خاصة عن مد الخط الحديدي الحجازي من الشام حتى الديار الحجازية. وفي حقيقة الأمر، فإن عدد الأبحاث التي عالجت هذا الموضوع (الخطوط الحديدية) قليل في المكتبة العربية، وإن كان هناك مبادرات في العقد الأخير لطرح الموضوع في أوساط الباحثين لما فيه من أهمية تاريخية وتحليلية لمظاهر التغيرات والتحولات

التابعة لها، بما فيها الهند. وهذا النجاح كما يبين مؤلف هذا الكتاب، وضع الدول الكولونيالية في حالة من القلق والتوتر لأنها كانت تعتقد أنها هي صاحبة الامتياز في إنشاء الخطوط الحديدية في أي بلد كان، كون هذه الخطوط توفر خدمة مكثفة للمشاريع الاستعمارية التوسعية والاستثمارية التي تعود بالفائدة على الدولة المستعمرة. وعلى الرغم من أن كبير المهندسين في الخط الحجازي هو مايسنر باشا (منحته السلطنة هذا اللقب تقديراً)، وهو ألماني الأصل، فإن مهندسين وتقنيين وعمالاً أتراكاً و عرباً عملوا في إنشاء الخط، الأمر الذي يدل على قدرة الدولة فيما لو أتاحت لها فرصة القيام بهذه المهمة. إناً، هذا خط إسلامي وعثماني بامتياز، وهو دليل على استقلالية القرار السياسي والتطبيقي العثماني في ظل مرحلة تاريخية عصبية كانت تمر فيها الدولة، وهي التي التصق بها اسم "الرجل المريض".

ولا شك في أن ردات الفعل الأوروبية لم تكن على قدر فرحة الدولة العثمانية بمولد هذا الخط، ذلك بأن هذه الدول لديها حساباتها الاستعمارية المؤسسة على الربح الجشع، وعلى إخضاع البلاد المستعمرة

لأجنداتها السياسية والتوسعية والاقتصادية، وربط الدول الضعيفة بها، بل جعلها متعلقة بها بطريقة يصعب فيها تحريرها من قيود هذا الاستعمار. وبناء على هذه الحالة التي كادت فيها الدولة العثمانية بكليتها تقع في مصيدة الاستعمار، جاء الخط الحجازي كي يطرح مشروعاً سياسياً واقتصادياً مغايراً للمشروع الاستعماري. ولهذا، أصبح هناك سبب آخر دفع الدول الأوروبية إلى التخلص من السلطان العثماني عبد الحميد الثاني.

أدى الخط دوراً مركزياً في نقل المسافرين والحجاج، وفي خدمة التجار في نقل بضائعهم ومنتجاتهم من منطقة إلى أخرى، وفي تقليل الفترة الزمنية التي كانت عملية النقل البري بالدواب تستغرقها في الفترة السابقة لتشغيل هذا الخط. أضف إلى ذلك أن فوائد الخط تأكدت خلال الحرب العالمية الأولى حين جرى استعماله بالدرجة القصوى في نقل الجنود الأتراك والألمان ومعداتهم وذخائرهم من منطقة إلى أخرى لمواجهة الجيش البريطاني وحلفائه سواء على الجبهة مع سيناء، أو في العراق. وجرأ هذا الدور اللوجستي المهم الذي قام به هذا الخط خلال الحرب، عملت

بريطانيا بواسطة عملائها والمتعاونين معها من السكان المحليين، على تخريب مقاطع مركزية ومهمة في الخط، الأمر الذي أدى في نهاية المطاف إلى تقصير مسافات تسيير الخط، ولا سيما في المرحلة الأخيرة من الحرب المذكورة.

وما يميز هذا الكتاب هو أنه يشكل إضافة إلى ما سبقه من مؤلفات وبحوث ودراسات، إذ إن مؤلفه استعان بمجموعة كبيرة ومفصلة من الوثائق والتقارير الإنجليزية التي جمعت من سفارات وأرشفات ذات صلة بالفترة التي تمت فيها عملية تخطيط هذا الخط وتنفيذه.

وقد شكلت هذه التقارير مادة حيّة للباحث مؤلف الكتاب في فهم الجوانب التقنية والثقافية والاجتماعية والاقتصادية والسياسية التي تقف وراء إنشاء هذا الخط.

وتطرق المؤلف إلى أبرز النتائج الناجمة عن هذا المشروع، الإيجابية منها والسلبية، وإلى ردات الفعل وتأثير الخط في البيئة والمجتمعات القبائلية التي كان يمر بها، أو بالقرب منها. ولا شك في أن دراسة كهذه تشكل إضافة نوعية وذات قيمة كبيرة في دراسة مشروع مركزي مهم نفذته الدولة العثمانية

دوافع إنشاء خط حديد الحجاز؛
التكلفة المالية؛ خطوط سكة
حديد الحجاز ومرافقها؛ السمات
العامة لخط الحجاز، القاطرات
والمقطورات؛ الطرق السياحية؛
نظرة البدو لخط الحديد؛ مسارات
الخط (من دمشق حتى الحجاز)؛
خط درعا حيفا؛ فروع الخط؛
مصادر الأرشيف؛ الدراسات
والمصادر.
وقد أرفق المؤلف في نهاية
كتابه مجموعة من الصور
والخرائط التوضيحية.

جوني منصور
كاتب لبناني

والقارئ المتخصص بالقراءة
النقدية، بأن دولة في أواخر
عمرها بدأت تصحو صحوة ذات
ميزة خاصة، على مشروع كان
في إمكانه أن يوفر لها مكاناً
قوياً في المنطقة.
ومن أبرز عناوين الكتاب
الداخلية:

تاريخ السكك الحديدية
وخطوط سكة حديد الحجاز
الرئيسية، السكك الحديدية
العثمانية قبل العهد الجمهوري؛
السكك الحديدية التي تمّ إنشاؤها
قبل الحرب العالمية الأولى؛
السكك الحديدية التي تمّ إنشاؤها
بعد الحرب العالمية الأولى؛
فكرة إنشاء خط حديد الحجاز؛

في المنطقة العربية في أواخر
عهدنا. ويمكن أن ندرك من
خلال عرض الكتاب أن هذا
المشروع، مد الخط الحديدي
الحجازي، ساهم، أو لنقل سرّع،
في دفع الدول الاستعمارية إلى
وضع نهاية للدولة العثمانية.

ويحتوي الكتاب على
تفصيلات ومعطيات كثيرة، أكان
ذلك معلومات، أم أرقاماً وجداول
وإحصاءات تخصّ مشروع
مد الخط وتكاليفه والمسافات
والأبعاد بين محطات قطاره
وتكاليف إنشائه. وربما لا تثير
هذه الأرقام عاطفة القارئ
العادي، لكنها تثير إعجاب
الباحث المهتم بالموضوع.

صدر حديثاً عن مؤسسة الدراسات الفلسطينية

دليل إسرائيل العام ٢٠١١

رئيس التحرير

كميل منصور

٨٠٠ صفحة ٢٦ دولاراً