

خطة سكة حديد الحجاز: المُسوِّغات والآثار والنتائج

أحمد إبراهيم أبوشوك*

ملخص

يهدف هذا المقال إلى تقديم قراءة تاريخية عن خط سكة حديد الحجاز الذي شيّده السلطان العثماني عبد الحميد الثاني (1293-1326هـ/1876-1908م) في صدر القرن الرابع عشر الهجري/ العشرين للميلاد. وتبلور معالم هذه القراءة في مناقشة المُسوِّغات السياسية التي أفضت إلى ضرورة إنشاء هذا الخط الحديدي في تلك الحقبة العصبية من تاريخ الأمة الإسلامية، واستجلاء طبيعة الآثار السياسية والاقتصادية والاجتماعية والدينية التي أعقبت مراحل تنفيذه، وعرض الدوافع الاستعمارية التي أدت إلى تدميره أثناء الحرب العالمية الأولى، ثم تسليط الضوء على الأسباب الكامنة وراء فكرة إعادة تأهيله بعد أن وضعت الحرب أوزارها، ثم الإقلاع عن هذه الفكرة فيما بعد. ويعتمد الباحث في مناقشته لهذه القضايا ومثيلاً على منهج بحث تاريخي يقضي باستقراء حثيات المصادر الأولية والثانوية المرتبطة بهذا الموضوع، وتحليل نصوصها في إطار مفهوم التحدي الذي طرحته فكرة تشييد هذا الخط الحديدي الحيوي، وطبيعة الاستجابة التي حظي بها نفي إعاناته المالية في أقطار العالم الإسلامي المختلفة التي كانت ترزح آنذاك تحت نير الاستعمار الأوروبي، وماهية الأهداف التي حققها الخط الحديدي على صعيد الواقع، والطبيعة الجدلية التي أفرزها في مخيلة المستعمر الأوروبي الذي عمد إلى تدميره، وتقطيع أوصاله أثناء الحرب العالمية الأولى، وذلك حسب علل مرحلية معلنة فرضتها رجاحة ظروف الحرب الإمبريالية، وأخرى استراتيجية مضمرة كشفت عنها الوثائق التاريخية لاحقاً.

مقدمة

تزامن ميلاد فكرة الجامعة الإسلامية مع بروز المسألة الشرقية التي تبلورت في اتفاق الدول الأوروبية وروسيا على إنهاء وجود الدولة العثمانية؛ لأنها تمثل واسطة عقد العالم الإسلامي المُعبّر عنه بالشرق، وبذلك يتم تفتيت وحدة المسلمين السياسية، وخضوع دولهم طواعية للأطماع الأوروبية، وحركات الاستعمار العالمية. وقد اتخذت

* أستاذ في قسم التاريخ والحضارة، كلية معارف الوحي والعلوم الإنسانية، الجامعة الإسلامية العالمية- ماليزيا، (abushouk@iiu.edu.my).

هذه الفكرة عدداً من المدلولات والمعاني في الأدبيات الفكرية والثقافية والسياسية التي ظهرت في القرنين الثالث عشر والرابع عشر للهجرة (18-19م)، واستطاعت هذه الأدبيات أن تجسّد أنماط مختلفة من تردّي أوضاع العالم الإسلامي، الذي أضحى فريسة للدول الاستعمارية الطامعة في نهب خيراته الاقتصادية، وتدمير رموز وحدته السياسية. وانسحاباً على ذلك، فقد كانت فكرة الجامعة الإسلامية تعني لبواكير التيار الإصلاحية؛ تحرير المجتمع المسلم من البدع والخرافات التي أقعدته عن تأسيس خيارات معاصرة على هدي القرآن والسنة، وقيمتها المقاصدية؛ بل دفعت به إلى الاستئناس بموروثات محلية، وقيم أوربية مستجلبة، ومعارضة لثوابت عقيدة التوحيد.¹ وقد اتخذ هذا التيار الإصلاحية بُعداً سياسياً آخر في أدبيات جمال الدين الأفغاني (ت. 1315هـ/1897م)، التي كانت تنادي بتأسيس رابطة إسلامية تستمد شرعيتها الدينية من ثوابت القرآن والسنة، ومرجعيتها السياسية من الخلافة العثمانية بوصفها إطاراً فيدرالياً لدول العالم الإسلامي. إذ يقول الأفغاني: "لا ألتمس بقولي هذا أن [يكون] مالك الأمر في الجميع شخصاً واحداً، فإن هذا ربما كان عسيراً، ولكنني أرجو أن يكون سلطان جميعهم القرآن، ووجهة وحدتهم الدين، وكل ذي مُلك على مُلكه يسعى بمجده لحفظ الآخر ما استطاع، فإن حياته بحياته، وبقائه ببقائه".² وعليه فقد منّح الأفغاني فكرة الجامعة الإسلامية محتوىً تحريراً، ومضموناً معادياً للاستعمار، شاركه فيهما الأستاذ محمد عبده (ت. 1323هـ/1905م)، الذي نشر عدة مقالات في

¹ لمزيد من التفصيل حول بواكير الدعوة الإصلاحية، راجع كتابات الشيخ محمد بن عبد الوهاب (ت 1762م) في جزيرة العرب، وشاه ولي الله الدهلوي (ت. 1763م) في شبه القارة الهندية.

² جمال الدين الأفغاني، "الوحدة الإسلامية"، العروة الوثقى، إعداد وتقديم: هادي خسرو شاهي (طهران: مؤسسة الطباعة والنشر، وزارة الثقافة والإرشاد الإسلامي، 1417هـ)، ص 137-138. لمزيد من التفصيل، انظر العروة الوثقى؛ سمير أبو حمدان، جمال الدين الأفغاني وفلسفة الجامعة الإسلامية (بيروت: الشركة العالمية للكتاب، 1992م).

مجلة العروة الوثقى،³ تنادي بتوحيد كلمة المسلمين، والتخلُّص من حكامهم المستبدِّين، والسعي إلى إعادة صياغة المجتمع المسلم وفق ثوابت الكتاب والسنة. لكنه أخيراً اعتزل الحياة السياسية، وزهد في كسبها المرجو، ومن ثمَّ آثر العمل في حقل التربية والتعليم وفق منهج يزواج بين العلوم الإسلامية، والعلوم، والصنائع الحديثة، ويسهم في تجسير الهوة المفتعلة بين الإسلام، وأدبيات الحضارة الأوروبية.⁴ أما تلميذه وكاتب سيرته الأستاذ محمد رشيد رضا (ت. 1354هـ/1935م)، فقد كان ينظر إلى فكرة الجامعة الإسلامية من زاوية الرابطة العثمانية التي تهدف إلى تجميع المسلمين حول شخص السلطان العثماني لموازرة سلطته الفردية، وتمكين نفوذه المركزي إزاء القوى العظمى، وانطلاقاً من هذا التوجُّه المرحلي فقد هاجم محمد رشيد رضا كل الحركات القومية، ورأى فيها تهديداً سياسياً لوحدة الأمة الإسلامية التي يجبُّ بقاءها في كنف الخلافة العثمانية وأمطاتها الفيدرالية.⁵

بدأ هذا الزخم الفكري يأخذ شكله السياسي المؤسسي في عهد السلطان عبد الحميد الثاني، الذي روَّج سياسياً لفكرة الجامعة الإسلامية، وحدد أهدافها في إقامة

³ العروة الوثقى صحيفة أسبوعية عربية أصدرها الشيخان جمال الدين الأفغاني، ومحمد عبده في باريس، يوم الخميس 15 جمادى الأولى 1310هـ/13 مارس 1884م، وقد لاقت مجلة العروة الوثقى رواجاً في العالم الإسلامي، إلا أن السلطات البريطانية ضاقت بما ذرعا، وحالت دون وصولها إلى البلاد الإسلامية، السبب الذي أفضى إلى احتجاجها يوم الخميس 26 ذي الحجة 1301هـ/16 أكتوبر 1884م، بعد صدور عددها الثامن عشر. وتجسّد أعداد العروة الوثقى الثمانية عشر السمات العامة للتيار التجديدي الإصلاحية، ومنهجه في مقاومة الزحف الاستعماري والتنصير الكنسي في العالم الإسلامي.

⁴ لمزيد من التفصيل، انظر محمد رشيد رضا، تاريخ الأستاذ الإمام الشيخ محمد عبده (القاهرة: مطبعة المنار، 1350هـ/1931م).

⁵ لمزيد من التفصيل، انظر مجلة المنار، الأعداد الصادرة في الفترة بين 1898م-1909م؛ محمد صالح المراكشي، تفكير محمد رشيد رضا من خلال مجلة المنار، 1898-1935 (تونس: الدار التونسية للنشر، 1985م)؛ أحمد أبو الحسن زرد، "الأصول الفكرية والتاريخية للمؤتمرات الإسلامية"، إسلام أونلاين.نت (http://www.Islamonline.net) (تاريخ الاستشارة: 2007/10/15م).

رابطة سياسية تضم كل بلاد المسلمين، لتجعل منها قوة عالمية فاعلة، يُحسب لها حسابها في مواجهة الغزو الثقافي والفكري والعقدي الروسي-الأوروبي النصراني، وبموجب ذلك تستعيد دولة الخلافة العثمانية قوتها بعد ضعف، وتقف سداً منيعاً في وجه الأطماع الأوروبية في العالم الإسلامي. وتحقيقاً لهذه الغاية السياسية المنشودة وظّف السلطان عبد الحميد كل إمكاناته المتاحة، حيث وجّه الدعوة إلى الدعاة والعلماء المبرزين بدافع السعي إلى جمع الصف الإسلامي حول الجامعة الإسلامية، وأتخذ اللغة العربية لغة رسمية للدولة العثمانية بوصفها رمزاً لدين التوحيد والتوحد، وأولى اهتماماً خاصاً بصيانة الحرمين الشريفين، ثم استمال زعماء بعض القبائل العربية، ورجالات الطرق الصوفية لدعوته الوحدوية، وعلى ذات النسق شرع في تشييد عدد من طرق المواصلات الحديدية التي تربط إستانبول بجواضر العالم الإسلامي،⁶ وفي صدارتها خط سكة حديد الحجاز الذي يمتدّ من دمشق إلى المدينة المنورة، على مسافة يقدر طولها بعشرين وثلاثمائة وألف كيلومتراً، ثم يتفرّع في شكل شبكة خطوط ثانوية تربطه بعدد من المدن العربية المهمة، مثل: بيروت، وحيفا، ويافا على البحر الأبيض المتوسط.⁷

1. بواعث الإنشاء ومُسوّغاته

يرجع تاريخ فكرة الخط الحديدي هذه إلى عام 1283هـ/1864م، عندما اقترح المهندس الأمريكي، جارلس زمبل (Charles Zimpel)، على السلطات العثمانية إنشاء طريق حديدي يربط دمشق بالبحر الأحمر؛ إلا أن هذا الاقتراح لم يحظ بقبول

⁶ لمزيد من التفصيل، انظر مذكرات السلطان عبد الحميد، تقديم وترجمة: محمد حرب (دمشق: دار القلم، 1998م)، ص131، 147-148، 175-177.

⁷ لمزيد من التفصيل حول مفهوم الجامعة الإسلامية، وإنجازات السلطان عبد الحميد، انظر موفق بن المرجة، صحوة الرجل المريض أو السلطان عبد الحميد والخلافة (الكويت: دار مطابع، دار الكويت للصحافة، 1984م).

إستانبول آنذاك. وظهرت الفكرة مرة أخرى في الأفق عام 1316هـ/1898م، عندما قدّم عزت باشا العابد،⁸ السكرتير الثاني للسلطان العثماني، تقريراً عن انتفاضة اليمن ضد الدولة العثمانية، ومن ضمن التوصيات التي طرحها قيام خط حديدي يربط دمشق بالحجاز، بحجة أنه سيسهم في بسط نفوذ الدولة العلية في المنطقة، ويساعد على تيسير سبل المواصلات إلى الأراضي المقدسة.⁹ ويقال إن هذا الاقتراح قد حظي

⁸ هو أحمد عزت باشا العابد (1271-1343هـ/1855-1924م)، سياسي عثماني سوري، ينتمي إلى عشيرة عربية تعرف بقبيلة الموالي، وهي ذات أصول عريقة تعود إلى قبيلة بكر بن وائل الحجازية. ولد في دمشق وبها نشأ وتعلّم على نفر من علمائها، أمثال: الشيخ أحمد عابدين، وعبد الرحمن الأسنوي، وأحمد الشطي. أجاد التركية، والفرنسية، والإنجليزية في مدرستي الآباء اللعازرين والبطيركية ببيروت، ثم اتصل بالعالم اللغوي المعروف ناصيف اليازجي، وأخذ عنه علوم المنطق والبلاغة. وبدأ حياته العملية كاتباً في جهاز المخابرات العثمانية بسورية، ثم ترقى في سلمها المهني إلى أن عُيّن رئيساً لقلم المخابرات سنة 1290هـ/1873م. طُلب منه رئاسة تحرير الجزعين العربي والتركي في جريدة سورية، وقام بعدها بإصدار جريدة خاصة به أسماها جريدة دمشق بتشجيع من والي سوريا أحمد جودت باشا. كان دائم الدفاع عن الدولة العثمانية في جريدته بالإضافة إلى كثرة افتخاره بمآثر العرب وفضائلهم فيها. في عام 1296هـ/1878م ولي رئاسة محكمة الحقوق بسوريا، وبعدها بعام عُيّن رئيساً لجميع المحاكم في سوريا ولبنان وفلسطين، نظراً لكفاءته القانونية. رقي بعدها لمنصب مفتش عام لمحاكم ولاية سلاطيك عام 1301هـ/1884م، ثم نُقل إلى عاصمة الخلافة رئيساً لمحكمة الاستئناف بها، ولم يمكث بهذا المنصب سوى شهرين حتى رُقي رئيساً عاماً لمحاكم التجارة الأهلية والمختلطة، وظل في منصبه ستة أعوام، عُيّن بعدها سنة 1308هـ/1891م عضواً لدائرة التنظيمات في مجلس شورى الدولة. وهكذا اشتهر العابد حتى وصلت شهرته السلطان عبد الحميد، فعينه كاتباً خاصاً في البلاط، وعهد إليه بعضوية اللجان المالية، ووثق به حتى جعله صديقاً خاصاً له وأمين سره. لازم العابد السلطان عبد الحميد مدة قاربت ثلاثة عشر عاماً، قام فيها بأعمال عدة أبرزها إشرافه على إنشاء خط سكة حديد الحجاز (الذي يرى البعض أنها فكرته)، وتنفيذ خط التلغراف بين أزمير وبنغازي، وبين دمشق والمدينة المنورة. وبعد خلع السلطان عبد الحميد من منصبه غادر العابد تركيا، وسافر إلى أوروبا، وتنقل بين مدنها حتى استقر به المقام في القاهرة، حيث وافته المنية.

⁹ ترجع بعض المصادر فكرة إنشاء سكة حديد الحجاز إلى عدد من رجال البلاط، ونذكر منهم أحمد رشيد، وأحمد عزة باشا رئيس أوقاف جدة، ومحمد شاعر باشا، وتزعم بعضها أن الشخص الذي بلور الفكرة في إطارها الصحفي هو الأستاذ والصحفي الهندي "إن شاء الله" وذلك في الصحيفة الهندية المعروفة بـ "الوكيل". لمزيد من

التفصيل، انظر

James Nicholson, *The Hejaz Railway*, Dubai: Oriental Press, 2007, 13-14; Syed Tanvir Wasti, 'Muhammad Inshauallah and the Hijaz Railway,' *Middle East Studies*, vol. 34/2, April 1998, 60-72.

بتأييد الألماني فون دير قولتس (von der Goltz)،¹⁰ المستشار العسكري للسلطان عبد الحميد. وعليه أصدر السلطان عبد الحميد إرادة سنية في 2 محرم 1318هـ/ 2 مايو 1900م، تقضي بتنفيذ مشروع خط سكة حديد الحجاز الذي وصفه بـ "حلمه القديم". ويبدو أن السلطان عبد الحميد قد حصر أهداف هذا المشروع العملاق في ثلاثة أهداف رئيسية، أولاً: خدمة الحجاج بإيجاد وسيلة سفر عصرية يتوافر فيها الأمن والسرعة والراحة؛ وثانياً: بسط سطوته وسلطانه على محافظات جنوب جزيرة العرب المتمردة؛ وثالثاً: دعم فكرة الجامعة الإسلامية التي كانت تهدف إلى تكثّل المسلمين، وتوحدّهم خلف الدولة العثمانية لمواجهة الأطماع الأوروبية التي كانت تسعى إلى تقسيم العالم الإسلامي والسيطرة عليه.¹¹ وقد وجدت فكرة الجامعة الإسلامية رواجاً في معظم بلدان العالم الإسلامي، وذلك لعدة أسباب نجملها فيما يلي:

أولاً: الوجود الاستعماري والحملات التنصيرية والتغريبية التي مارسها الهولنديون في إندونيسيا؛ والفرنسيون في الجزائر وتونس؛ والإنجليز في الهند، وعدن، وأرخبيل الملايو، ومصر، التي كانت بمثابة ناقوس خطر أيقظ الناهيين من المسلمين لينهضوا تجاه صيانة هويتهم الإسلامية.

¹⁰ هو ويلهم لوبولد فريهر فوندر قولتس (1259-1335هـ/1843-1916م)، بروسي الأصل، كاتب عسكري مرموق. تمّت إعارته إلى إستانبول عام 1301هـ/1883م لإعادة تنظيم وهيكله الجيش العثماني، حيث قضى فترة عقد ونيف من الزمان، سعى خلالها إلى تطوير قدرات الجيش العثماني. وتقديراً لجهوده في هذا المضمار منحه السلطان عبد الحميد الثاني لقب باشا، ورتبة عسكرية بدرجة مارشال. عاد إلى ألمانيا عام 1304هـ/1896م، حيث شغل عدة مناصب عسكرية رفيعة إلى جانب إسهامه العلمي في مجال الدراسات العسكرية. تقاعد عن العمل عام 1329هـ/1911م، وتوفي بعد خمسة أعوام من تقاعده.

¹¹ أما المعارضون فكانوا يحصرون أهداف السلطان عبد الحميد المشار إليها في الهدف الثاني فقط، بحجة أنه يمثل الهدف الأسمى للسلطان الذي كان يريد أن يستخدم الخط الحديدي في إحكام قبضته السياسية على سائر بلاد الحجاز، وأن يسوق الجيوش إليها سوقاً عبر الخط الحديدي إذا دعت الضرورة ذلك، وأن يقضي على إمارة الشرفاء في الحجاز، ويرسخ نفوذه السياسي والديني في المنطقة. لمزيد من التفصيل، انظر محمد رشيد رضا، "المشروع الحميدي العظيم"، مجلة المنار، مج 3، ج 14، ص 313-319؛ المجلة نفسها، مج 18، ج 6، ص 472.

ثانياً: الدور الإعلامي الذي قامت به الصحافة الإسلامية، ورجال الفكر والدعوة في سبيل الارتقاء بقيم المجتمعات الإسلامية، ومحاربة الاستعمار الأوربي، وهو ما شجّع المسلمين على الالتفاف حول شعار الجامعة الإسلامية. ونستشهد في هذا المضمار بمجلة العروة الوثقى التي كانت تصدر في باريس، وتدعو إلى وحدة المسلمين، وتحديث مناهج التربية والتعليم، وتحثُّ الناس على محاربة النفوذ الاستعماري، وسارت على نهجها مجلة المنار التي انتقدت سعي الدول الأوروبية إلى غرس روح التشرذم القومي على حساب الوحدة الإسلامية، ونادت بتأييد الخلافة العثمانية في شكلها الفيدرالي.

ثالثاً: التحكُّم في اقتصاديات العالم الإسلامي عن طريق تدفق رؤوس الأموال الأوروبية في شكل قروض وامتيازات تُمنح للحكام والأمراء المسلمين، وتدرجياً تحوّلت هذه القروض والامتيازات إلى ديون باهظة، أثقلت كاهل الدول الإسلامية المدينة، وجعلتها رهينة للدول الدائنة التي استعمرتها، واستنزفت مواردها الاقتصادية والبشرية، ونهبت خيراتها الطبيعية. مثل هذا الواقع الزؤوم، قد شحذ المهتم الإسلامي تجاه التفكير في الوحدة ومحاربة المستعمر.

وفي ظل هذا الواقع الاستعماري عانى المسلمون الأمرين، ظلم السلط الاستعمارية، وحيف تقسيم الثروة، وبموجب ذلك أضحوا يتطربون الخلاص في شعار الجامعة الإسلامية ووعودها المنشودة، أو في ظهور مهدي منتظر ينقدهم من واقعهم المرير، وبملاً أرضهم عدلاً ومساواة بعدما ملئت ظلماً وجوراً.

2. الحملة الإعلامية لتمويل المشروع

لا عجب إذاً، أن تلقى الإرادة السنوية التي أصدرها السلطان عبد الحميد قبولاً واسعاً في أرجاء العالم الإسلامي، حيث تبنتها وروّجت لها عدد من الصُحف والمجلّات السيارة، وفي طليعتها مجلة المنار التي أسَّسها الأستاذ محمد رشيد رضا عام

1316هـ/1898م. يقول الأستاذ رضا في هذا المصمار: "لقد رقصت قلوب المسلمين جذلاً وسروراً لمشروع السكة الحديدية الحجازية، وهتفت ألسنتهم بالثناء والدعاء لمولانا السلطان الأعظم لتوجيه عنايته الشريفة إلى هذا العمل الذي يرضي الله تعالى ويرضي الرسول صلى الله عليه وسلم في ملحودة قبره الشريف"،¹² ثم بدأ الأستاذ رضا في حث جماهير المسلمين لينفق كل ذي سعة منهم من سعته لإنفاذ مشروع السكة الحديدية الحجازية. وناداهم بقوله تعالى:

﴿يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا هَلْ أَدُلُّكُمْ عَلَىٰ تِجَارَةٍ تُنْجِيكُمْ مِّنْ عَذَابِ أَلِيمٍ. تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَرَسُولِهِ وَتُجَاهِدُونَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ بِأَمْوَالِكُمْ وَأَنْفُسِكُمْ ذَلِكُمْ خَيْرٌ لَّكُمْ إِن كُنْتُمْ تَعْلَمُونَ﴾، ومن آمن بالله فلا يجوز له أن يقصّر في حفظ بيت الله وتسهيل السبيل لحجاجه. ومن يؤمن برسوله يتمنى تسهيل زيارته على نفسه وعلى إخوانه المؤمنين. ومن أفضل المجاهدة مال يبذل في العمل المبرور، فمن فاته الجهاد بالنفس لا يفوته الجهاد بالمال، ﴿وَمَا أَنْفَقْتُمْ مِّنْ شَيْءٍ فَهُوَ يُخْلِفُهُ وَهُوَ خَيْرُ الرَّازِقِينَ﴾.¹³

ثم يؤكد بعدها أن منفعة السكة الحجازية:

[ليست] محصورة في الاستعداد لدفع الأخطار ودرء المفسد، بل إن فيها من المصالح والمنافع الكثير الجمّ، وناهيك عن تسهيل أداء فريضة الحج على إخواننا المسلمين الذين يقاسون من سوء معاملة الإفرنج في السفن البحرية والمخارج الصحية ما يقاسون، ويلاقون من تعديّ العربان في البر ما يلاقون، وهذه السكة تذهب بهذه النكبات وتزيل هذه المضرات [...] هذه السكة سنة سنّها مولانا الخليفة والسلطان الأعظم، وكل من أعان عليها فهو من أسباب وجودها، لأنّها لا تتم إلا به فهو شريك في ثوابها، فبادروا رحمكم الله إلى هذا الخير العظيم والأجر الكبير ﴿وَمَا تُقَدِّمُوا لِأَنْفُسِكُمْ مِّنْ خَيْرٍ تَجِدُوهُ عِنْدَ اللَّهِ هُوَ خَيْرٌ وَأَعْظَمَ أَجْرًا﴾.¹⁴

¹² محمد رشيد رضا، مجلة المنار (مج 3، 1990م)، ص 313-314.

¹³ المصدر نفسه، مج 3، 1990م، ص 318-319.

¹⁴ المصدر نفسه، مج 3، 1990م، ص 362-364.

بهذه الكيفية نصّب الأستاذ رضا وآخرون أنفسهم دعاة لجمع تبرّعات خط سكة حديد الحجاز التي افتتحها السلطان عبد الحميد بمبلغ مهول تقدّر قيمته بخمسين ألف ليرة عثمانية من حسابه الخاص، وتقرّر دفع مائة ألف ليرة عثمانية من صندوق المنافع، وطُبعت أوراق بمليون ليرة عثمانية لمصلحة المشروع، ثم أسّست الجمعيات الخيرية، وتسابق المسلمون لرفد صناديق تبرعات خط سكة حديد الحجاز بإسهاماتهم العينية والنقدية التي قدّرت بثلاث كلفة المشروع البالغة ثلاثة وثمانين ومئتين وأربعة مليون ليرة عثمانية.¹⁵ ومن النماذج الحيّة التي عكست التفاف المسلمين حول المشروع هو تبرّع أمير حيدر آباد الهند لإنشاء محطة سكة حديد المدينة المنورة، وشاه إيران بمبلغ خمسين ألف ليرة عثمانية، وسلطان مراكش بسبعمئة وخمسين فرنكاً، وأمير بخارى بأربعمائة فرنكاً، وأمير الكويت بمئتين ألف ليرة عثمانية، وسلطان المكلا بعشرين ألف روبية، ومسلمو ناتال في جنوب إفريقيا بألف ليرة عثمانية، ومسلمو سنغافورة بأربعة آلاف جنية إسترليني، ومسلمو الهند بمئة وخمسة آلاف ليرة عثمانية.¹⁶ وحسب إفادة جيمس نيكولسون (James Nicholson) فإن عدد المتبرّعين كان يربو على عشرين ألف متبرّع، دوّنت أسماؤهم في ستة مجلدات كبيرة محفوظة بأرشفة رئيس الوزراء بإستانبول، ومُنح بعضهم ميداليات خاصة، وشهادات تقديرية لإسهامهم في تنفيذ ذلك المشروع الحيوي.¹⁷

¹⁵ "سكة الحجاز"، المقتطف، مج 33، ج 10، ص 810؛ "خط الحديد الحجازي"، المنار، مج 3، 1900م، ص 283؛ "إعانة سكة الحديد الحجازية"، مجلة المنار، مج 6، ج 2، 1903م، ص 280؛ "كيف جمعت إعانة سكة حديد الحجاز"، مجلة المنار، مج 6، 1900م، ص 355.

¹⁶ "سكة الحجاز"، المقتطف، مج 33، ج 10، ص 810؛ "خط الحديد الحجازي"، المنار، مج 3، 1900م، ص 283؛ "إعانة سكة الحديد الحجازية"، المنار، مج 6، ج 2، 1903م، ص 280؛ "كيف جمعت إعانة سكة حديد الحجاز"، المنار، مج 6، 1900م، ص 355؛ محمد السيد الدقن، سكة حديد الحجاز الحميدية، دراسة وثائقية (القاهرة: د.ن.، 1405هـ/1985م)، ص 98-102.

¹⁷ See James Nicholson, 'The Hejaz Railway,' *Asian Affairs: Journal of the Royal Society for Asian Affairs* (vol. xxxvi, no. iii, 2006), p. 322.

وعلى الرغم من هذا الحماس والتعاضد الإسلامي، إلا أن هناك بعض الأصوات النشاز التي حاولت أن تقدح في أهمية المشروع، وتصفه بكونه مشروعاً مضرراً للأمة الإسلامية، "لأنه يسهّل على الأوروبيين دخول البلاد المقدسة"، ويمهّد لهم الطريق لبسط سلطاتهم فيها، "وربما يجيء بعد ذلك يوم من الأيام يزحفون فيه عليها بقوة عسكرية لحماية رعاياهم من ضرر يتوقع نزوله بهم كما هو المعهود منهم في كل بلاد شرقية يعتقدون عليها".¹⁸ وطعن آخرون في قدرة الدولة العليّة على إنفاذ المشروع بالصورة المرجوة، تذرّعاً بقلة مالها وضعف كوادرها الفنية، ومن ثم نصحوا الناس بعدم دعم المشروع بحجة أنه مشروع محكوم عليه سلفاً بالفشل.¹⁹ وشكك فريق ثالث في شرعية المشروع الحميدي، تعلّلاً بأن الله سبحانه وتعالى، يقول: ﴿وَأُذِّن فِي النَّاسِ بِالْحَجِّ يَأْتُوكَ رِجَالًا وَعَلَى كُلِّ ضَامِرٍ يَأْتِينَ مِنْ كُلِّ فَجٍّ عَمِيقٍ﴾، وانطلاقاً من فهمهم الضيق للآية الكريمة حصروا الإتيان للحج بالمشي، وركوب الضمّر دون غيرها من وسائل المواصلات.²⁰ وقد تصدّى لهذه الدعاوى المثبّطة للهمم نفر من علماء المسلمين وفنّدوها بحجج وبراهين قاطعة، ويأتي في مقدمة هؤلاء العلماء الأفاضل، السيّد محمد عارف الدمشقي إمام الشافعية في الشام، الذي ثمن مشروع سكة حديد الحجاز وحدّد فوائده في النقاط الآتية: أولاً: تيسير حركة الحجاج إلى الأراضي المقدسة، وتكثير أعدادهم، وتوفير الأمن والطمأنينة لهم. ثانياً: تسهيل حركة التبادل التجاري والسلعي بين الحجاز وبقية أقطار العالم الإسلامي، الأمر الذي يسهم بدوره في إنعاش اقتصاديات المنطقة، واستغلال مواردها الطبيعية بصورة حسنة. ثالثاً: الإسهام في إعداد القوة المأمور بها المسلمون لحماية عقديتهم ومقدساتهم، لأنه ييسر حركة قوات الأمن والشرطة، ويساعد على إنشاء المؤسسات التعليمية والتبادل الثقافي بين بلاد المسلمين.

¹⁸ محمد رشيد رضا، مجلة المنار، مج 3، 1990م، ص362-364.

¹⁹ المصدر نفسه.

²⁰ المصدر نفسه.

رابعاً: تأكيد صدقية استجابة دعاء إبراهيم عليه السلام؛ إذ لا خلاف في أن السكة الحديدية من أسباب الأمن وكثرة الثمرات في البلاد الحجازية، حيث تنقل إليها من بلاد الشام.²¹

3. تنفيذ المشروع وخدماته

وفي ضوء هذه الفوائد العظيمة بدأ العمل في الجزء الشمالي لمشروع سكة حديد الحجاز عام 1319هـ/1901م، تحت إشراف المهندس الإيطالي سجنور لابلّه (Labella Signor) وإدارة محمد علي باشا،²² إلا أن السلطان عبد الحميد لم يكن واثقاً من أداء الرجلين، فاستبدلتهما بالمهندس الألماني هيرنش أغسطس مسزرنر (Heinrich August Meissner)،²³ والإداري كاظم باشا،²⁴ وعيّن تحت إمرتهما أربعين مهندساً، نصفهم

²¹ المصدر نفسه.

²² يُكتب اسمه في المصادر التركية والإنجليزية (Mehmet Ali Pasha).

²³ هو هيرنش أغسطس مسزرنر (1280-1359هـ/1863-1940م)، درس اللغة التركية والهندسة في جامعة درسدن (Dresden) في ألمانيا، وعاش في الدولة العثمانية ما يربو على نصف قرن من الزمن. وخلال تلك الفترة أسهم في تشييد عدد من خطوط سكة الحديد، والمباني التابعة لها داخل الدولة العثمانية. وتقديراً لجهوده الهندسية منحه السلطان عبد الحميد الثاني لقب باشا، وعيّن مهندساً مشرفاً على تنفيذ خط سكة حديد الحجاز. وفي ثناء الحرب العالمية الأولى عاد إلى ألمانيا، حيث مكث بها بضع سنوات، ثم استدعاه كمال أتاتورك إلى إستانبول عام 1343هـ/1924م وعينه مستشاراً للمباني وصيانة السكك الحديدية، وبجانب ذلك عمل محاضراً بالجامعة الفنية بإستانبول إلى أن وافته المنية عام 1359هـ/1940م. لمزيد من التفصيل، انظر ولتر بنحاس بك:

Walter Pinhas Pick, 'Meissner Pasha and Construction of Railways in Palestine and Neighboring Countries,' in G. Gilbar (ed.), *Ottoman Palestine, 1800-1914* (Leiden: Brill, 1990), pp. 179-218.

²⁴ هو كاظم باشا، صهر السلطان عبد الحميد الثاني، وقد عيّنه هذا الأخير مفتشاً لخط سكة حديد الحجاز، ثم حاكماً على الحجاز بدلاً عن راتب باشا الذي أقيل عام 1326هـ/1908م. ثم عُيّن قائداً لفرقة الخيالة ببغداد، إلا أنه أُبعد من منصبه لأسباب سياسية، ومن ثم تمّ اعتقاله داخل قصر منيف يحمل اسمه في بغداد. وفي عهد الانتداب البريطاني اشترى سير آرنولد ولسون (Arnold Wilson) القصر، وحوّله إلى مقرّ للمندوب السامي البريطاني سير بيرسي كوكس (Pierce Cokas)، وعندما انضمّ العراق لعصبة الأمم عام 1351هـ/1932م أضحى قصر كاظم باشا مقراً للسفارة البريطانية في بغداد.

مسلمون عيّنوا أولاً معاونين للمهندسين الأجانب، لكنهم أثبتوا جدارة فنية ومهنية فائقة، وبموجب ذلك رُقي بعضهم إلى مناصب قيادية، ونذكر منهم المهندس مختار بك، الذي عُيّن رئيساً للمهندسين العاملين على خط حيفا، ثم أشرف لاحقاً على الخط الواصل بين معان والمدينة المنورة. أما العاملون في الخط الحديدي فكانوا مقسّمين إلى فئتين رئيسيتين، تتكوّن أولاهما من الجنود النظاميين الذين تمّ تسخيرهم للعمل في الخط الحديدي، ويقدر عددهم بخمسمائة وأربعة عمال، وثانيتهما من العمال المدنيين الذين عُيّنوا وفق عقود عمل شهرية قابلة للتجديد، ويقدر عددهم بخمسمائة عامل.²⁵ وبعد أن وصل الخط الحديدي إلى محطة المدورة عام 1322هـ/1904م بدأ عدد العمال من الجند يتصاعد بصفة منتظمة إلى أن بلغ خمسمائة وتسعة آلاف عامل.²⁶ وكانت أحور الجند والضباط تصرف شهرياً، فيُعطى الجندي قرشاً واحداً مقابل حفره لكل متر مكعب من التراب، وثلاثة قروش عن المتر المكعب من الصخور الرسوبية، وثلاثة إلى ستة قروش عن المتر المكعب من الصخور الصلبة، وبذلك يصل راتبه الشهري إلى جنيه عثماني تقريباً؛ أما رواتب الضباط، فكانت تقدّر بناءً على إنجاز الجند العاملين تحت نظارتهم، فيتقاضى كل ضابط مثلاً خمس بارات مقابل المتر المكعب الذي ينجزه الجند العاملون تحت إمرته، ومن ثم يتراوح راتبه الشهري بين أربعة وستة جنيهات.²⁷

أما من حيث التنفيذ، فقد تمّ تشييد الخط الحديدي على ثلاث مراحل رئيسية متداخلة مع بعضها بعضاً، فقد شملت المرحلة الأولى مسح الأرض التي يمرُّ بها الطريق لتقدير الكلفة المالية؛ والثانية تحديد معالم سير الخط الحديدي وارتفاعاته؛ والثالثة تجلّت في التنفيذ الفني، الذي تجسّد في ثلاث خطوات إنشائية، قوامها تسوية الأرض التي يمرُّ

²⁵ محمد كرد علي، "سكة الحجاز"، مجلة المقتطف (مج 29، ج 11، شعبان 1322هـ/نوفمبر 1904م)، ص 971.

²⁶ See Walter Pinhas Pick, 'Meissner Pasha and Construction of Railways,' 187.

²⁷ محمد كرد علي، "سكة الحجاز"، ص 971-972.

بها الخط الحديدي، وإعداد الخط الترابي، وإنشاء الكباري والجسور والأنفاق، ثم وضع القضبان الحديدية في مساراتها الصحيحة.

وخلال عملية التنفيذ واجه العاملون جملةً من الصعوبات والمعوقات التي تمثلت في النقص الحاد في المياه، وقسوة المناخ الصحراوي الحار، وشحح الأمطار، والرمال المتحركة التي كانت تغمر مسارات الخط الحديدي بين الفينة والأخرى، وانتشار بعض الأمراض الوبائية المعدية، مثل داء الكوليرا الذي تسبّب في وفاة أكثر من مئة عامل عام 1320هـ/1902م، إضافة إلى غارات العربان الذين كانوا يسكنون على جنبات الخط الحديدي، ويعارضون عملية تشييده بحجة أنه سيؤثّر في مصادر كسب معاشهم التقليدية، ويعكّر صفو حياتهم البدوية الهادئة؛ إلا أن هذه العوائق لم تقف حجر عثرة أمام تنفيذ الخط الحديدي وطموحات العاملين فيه، بل أكسبتهم خبرة وزادتهم صلابة، فتغلّبوا عليها بحفر الآبار الإرتوازية، وإدارتها بمضخات بخارية أو طواحين هوائية، وجليبوا أيضاً صهاريج مياه تسير على أجزاء الخط التي تم إنجازها، وحفروا خطوطاً موازية للخط الحديدي لحجز الرمال المتحركة، وزوّدوا المحطات الرئيسة بمراكز صحية لتقديم العلاج اللازم للعاملين، تم عزّزوا حماية الخط الحديدي بقوات عسكرية منتشرة على طول الطريق.²⁸

بدأ التنفيذ الفعلي للخط من محطة المزيريب من أعمال حران ببلاد الشام (سوريا) تجاه درعا، تحسباً لأن تشتري الدولة العثمانية الخط الحديدي الواصل بين دمشق والمزيريب من الحكومة الفرنسية، لكن المفاوضات بين الطرفين وصلت إلى طريق مسدود، لعدم رغبة الفرنسيين أساساً في بيع الخط الحديدي للدولة العثمانية، الأمر الذي دفع هذه الأخيرة إلى تشييد خطٍ موازٍ للخط الفرنسي من دمشق إلى المزيريب. وفي السنة الأولى من بداية التنفيذ كان العمل يسير ببطء، وذلك نتيجة لقلة الخبرة

²⁸ المرجع نفسه، ص973-980.

الفنية وسوء الأداء الإداري، ولكن بعد تعيين المهندس الألماني مستر والمهندس العثماني مختار بك تحسّن الوضع الإداري، والفني تحسناً ملحوظاً، وارتفع معدل الإنجاز من خمسة عشر كيلومتر في السنة الأولى إلى ثلاثة كيلومترات في يوم واحد. وفي جمادى الثاني 1322هـ/سبتمبر 1904م وصل الخط الحديدي إلى معان في جنوب الأردن، ومنها إلى المدورة شمال المملكة العربية السعودية، ثم إلى العُلا عام 1325هـ/1907م، ومن العُلا إلى المدينة المنورة عام 1326هـ/1908م. وتفرّع من سكة حديد الحجاز الرئيسي خط سكة حديد درعا-حيفا الذي يقدرّ طوله مئة وواحد وستين كيلومتراً. وكان الهدف الأساس من تشييده يتجسّد في نقل مواد البناء والمعدّات اللازمة لتشييد خط سكة الحجاز، ونقل الحجاج الذين يأتون عن طريق البحر إلى ميناء حيفا، ومنها إلى الأراضي المقدسة بالحجاز. وقد اكتمل العمل بهذا الخط الفرعي في 16 شعبان 1323هـ/ 15 أكتوبر 1905م.²⁹ ولمزيد من التفصيل حول عملية تشييد هذه الخطوط الحديدية، يقدّم الجدول رقم (1) عرضاً لمراحل التشييد حسب تواريخ الافتتاح والمسافات التي تمّ إنجازها.

جدول رقم (1): مراحل تشييد الخط الحديدي³⁰

المحطة	الطول (كم)	تاريخ الافتتاح
الزيريب-درعا	12	17 جمادى الأول 1319هـ/ 1 سبتمبر 1901م
درعا-الزرقاء	80	28 جمادى الأول 1320هـ/ 1 سبتمبر 1902م
درعا-دمشق	123	9 جمادى الثاني 1321هـ/ 1 سبتمبر 1903م
الزرقاء-القطرانة	124	9 جمادى الثاني 1321هـ/ 1 سبتمبر 1903م
حيفا-بيسان	59	26 شوال 1321هـ/ 14 يناير 1904م
بيسان-جسر الحماميع	17	11 ربيع أول 1322هـ/ 27 مايو 1904م
القطرانة-معان	132	20 جمادى الثاني 1322هـ/ 1 سبتمبر 1904م

²⁹ See Johnny Mansour, "The Hijaz-Palestine Railway and the Development of Haifa", *Jerusalem Quarterly* (Issue 28, 2006), p. 6.

³⁰ See Walter Pinhas Pick, "Meissner Pasha and Construction of Railways, p. 203; James Nicholson, *The Hejaz Railway*, 325;

رفيع العظم، "البلاد العربية والسكة الحجازية"، مجلة المنار، مج 11، ج 10، ص 768-769.

تابع: جدول رقم (1).

تاريخ الافتتاح	الطول (كم)	الخطّة
1 رجب 1323هـ / 1 سبتمبر 1905م	113	معان - المدورة
16 شعبان 1323هـ / 15 أكتوبر 1905م	73	جسر الخماميع - المزيّيب
12 رجب 1324هـ / 1 سبتمبر 1906م	120	المدورة - تبوك
22 رجب 1325هـ / 1 سبتمبر 1907م	287	تبوك - الغلا
5 شعبان 1326هـ / 1 سبتمبر 1908م	323	الغلا - المدينة المنورة
1463 كيلومتر		طول الخط الكلي

وفي أغسطس من العام نفسه تمّ تدشين خط السكة الحديدية الحجازية، ووصل أول قطار إلى المدينة المنورة في 22 رجب 1326هـ/ 23 أغسطس 1908م، وأقيم الاحتفال الرسمي لافتتاح الخط بعد أسبوع من هذا التاريخ ليصادف تولي السلطان عبد الحميد الثاني السلطنة. يقول صاحب المقتطف المصرية عن مراسم هذا الاحتفال:

ولقد احتفل بافتتاح هذه السكة رسمياً في أول سبتمبر الماضي في المدينة المنورة، فقدم الوفد السلطاني من دمشق، وفيه كثيرون من مكاتبي الجرائد، وبينهم مندوب من قبل المقطم، وافتتح الاحتفال مفتي دمشق الشام بالدعاء للإسلام، وتلاه دولتو كاظم باشا بخطبة وجيزة، شكر بها الجنود لقيامهم بإنشاء هذه السكة قياماً يخلد لهم الذكر والفخر في تاريخ الجنود العثمانية، وأظنّب في شكر المهندسين على ما بذلوه من الهمة وما تحملوه من المشاق حتى أنجزوا عملهم، وتكلّم بعض الحضور بما ناسب المقام، ووقف جواد باشا رئيس الوفد السلطاني وأبلغ الجنود شكر الحضرة السلطانية لهم، ثم أعلن افتتاح السكة رسمياً. وكان المهندس الماهر مختار بك حاضراً، وهو الذي أتم السكة من مدائن صالح إلى المدينة المنورة، فحملته الجموع هو وجواد باشا على الأكتف من شدة الاحتفاء بهما، وطلبوا من مختار بك أن يقسم لهم على أنه سيتم السكة إلى مكة المكرمة، فاقسم أنه سيبدل جهده في هذا السبيل.³¹

³¹ "سكة الحجاز"، مجلة المقتطف، مج 33، ج 10، ص 812. ويقدم أيضاً محمد حسين زيدان صورة مشاهمة لمراسيم الاحتفال بافتتاح سكة حديد الحجاز بالمدينة المنورة في كتابه الموسوم بـ ذكريات العهود الثلاثة (الرياض: 1408هـ/1988م).

وبعد حفل التدشين انتظمت رحلات الخط الحديدي بين دمشق والمدينة ثلاث مرات أسبوعياً، وبذلك تقلص زمن الرحلة الحجازية من أربعين يوماً إلى أربعة أيام فقط، وتضاعف عدد الحجاج إلى ثلاثين ألف حاج عام 1330هـ/1912م، وقفز العدد إلى ثلاثمائة ألف حاج عام 1332هـ/1914م. وبجانب نقل حجاج بيت الله الحرام، استغل الخط الحديدي في نقل البضائع من دمشق إلى المدينة وبالعكس، وشملت واردات الحجاز الذرة، والأخشاب، والوقود، والبن، والسكر، والأرز، والسجاد العجمي، وصادراته التمر، والألبان، وجلود الأغنام. وأسهم الخط أيضاً في نقل قوات الجيش العثماني الخامس إلى الحجاز، ولبنان، واليمن لسط الأمن، وهيبة السلطة في مواجهة معارضي النظام العثماني في البلاد العربية. ويوضح الجدول رقم (2) عدد المسافرين المدنيين والعسكريين الذين تم نقلهم بالقطار في الفترة بين 1326-1331هـ/1908-1913م.

جدول رقم (2): عدد المسافرين المدنيين والعسكريين³²

السنة	المدنيون	العسكريون	المجموع
1327-1326هـ/1908-1909م	168448	77166	246109
1328-1327هـ/1909-1910م	171101	27390	198491
1329-1328هـ/1910-1911م	182662	47941	230603
1330-1329هـ/1911-1912م	232563	43484	276047
1331-1330هـ/1912-1913م	213071	147586	360657
العدد الكلي	967845	344062	1311907

وتقدّر كلفة تشييد خط سكة حديد الحجاز والمنشآت المصاحبة له بثلاثة وثمانين ومائتين وأربعة ملايين ليرة عثمانية، وبمقياس ذلك الزمن تعدّ أقل كلفة مالية تُدفع في تشييد أي خط من خطوط السكك الحديدية التي أنشأتها الدولة العثمانية. وقد تمّ

³² See *Records of the Hajj: A Documentary History of the Pilgrimage to Mecca, Ottoman Period (1888-1915)*, vol. 4, Chippenham: Antony Rowe Ltd., Archive Editions, 1993; William Ochsenswald, *The Hijaz Rialroad*, Virginia: The University Press of Virginia, 1980, 102.

جلب مستلزماته الإنشائية ومعدّاته الفنية من ألمانيا وبلجيكا وأمريكا. وكان عرض الخط الحديدي متراً واحداً وخمسة مليمترات، وعدد القاطرات البخارية العاملة فيه يقدر بخمسة عشر قاطرة، تقوم بثلاث رحلات أسبوعية منتظمة بين دمشق والمدينة المنورة، وتستغرق الرحلة في الظروف العادية حوالي اثنين وستين ساعة، أي بمعدل ثلاثة وعشرين كيلومتراً في الساعة الواحدة.³³

4. الأثر الاقتصادي والاجتماعي والسياسي

إلى جانب خدمات الحجاج استطاع خط سكة حديد الحجاز أن يحدث نقلة نوعية، اقتصادية واجتماعية وسياسية في المنطقة؛ حيث أسهم في تغيير أنماط الحياة المعيشية للسكان الذين كانوا يقيمون بمحاذاته، وأحدث تغيرات ديمغرافية في التركيبة السكانية للمدن التي تطورت حركتها الاقتصادية بعد تشييده، وانسحاباً على ذلك تضاعف عدد سكانها، وتعدّدت مللهم ونحلهم، وأضحوا جزءاً من نسيجها الاجتماعي فيما بعد. ونستشهد في هذا المقام بالمدينة المنورة التي كانت تمثل نهاية الخط الحديدي، ومدينة حيفا الواقعة على ساحل البحر الأبيض المتوسط، باعتبارها الميناء الرئيس الذي ربط سكة حديد الحجاز بالحاضرة العثمانية إستانبول والعالم الخارجي.

بوصول الخط الحديدي إلى المدينة المنورة، نشطت حركة العمران والعمارة التي تجلّت معالمها في إضاءة المدينة المنورة بالكهرباء، ابتداءً بالحرم النبوي الشريف، ومحطة المدينة ومرافقها، والمباني الحكومية، والمسجد الحميدي الذي أسّس وفق طراز عثماني فريد، ليكون شاهداً على الأهداف الإسلامية البعيدة لمشروع الجامعة الإسلامية. ووافق ذلك وضع حجر الأساس لجامعة صلاح الدين الأيوبي الإسلامية، لتكون منارة

³³ See James Nicholson, *The Hejaz Railway*, pp. 325-226; Z.H. Zaidi, "Hidjaz Railway", *Encyclopaedia of Islam* (Leiden: E.J. Brill, 1979), vol. 3, p.364.

لطلاب العلم من كل أنحاء العالم الإسلامي، وتزودهم بثقافة إسلامية موحدة³⁴. وكان في مقدمة الداعين لإنشاء هذه الجامعة، الشيخ عبد العزيز الجاويش، والشيخ عبد القادر المغربي، والأديب شكيب أرسلان، الذين أوفدتم الدولة العثمانية لتنفيذ هذا المشروع، وزوّدتم بالخرائط والأموال والتجهيزات اللازمة، ومنها مطبعة باللغة العربية؛ إلا أن نشوب الحرب العالمية الثانية عطل أعمال البناء، وحال دون تنفيذ مشروع جامعة صلاح الدين الإسلامية.³⁵ بيد أن فكرة تأسيس جامعة إسلامية بالمدينة المنورة، ظلّت عالقة في الأفق إلى أن أصدر الملك سعود بن عبد العزيز مرسوماً ملكياً بتاريخ 25 ربيع الأول 1380هـ/17 سبتمبر 1960م، وبموجبه تمّ تأسيس الجامعة الإسلامية بالمدينة المنورة، وعيّن الشيخ محمد بن إبراهيم مفتي المملكة رئيساً لها، والشيخ عبد العزيز بن باز نائباً للرئيس.³⁶ وإلى جانب ذلك نلاحظ أن محطة الكهرباء التي أقامها العثمانيون شمال الحرم لإضاءة المسجد النبوي وباحاته قد شجعت نفراً من أهل المدينة المنورة الميسورين على استيراد مولدات كهربائية لإضاءة بيوتهم الخاصة، ومحلاتهم التجارية في سوق المدينة، وبعض المرافق العامة.

لقد صاحب هذه الطفرة العمرانية تغيير في حال المدينة المنورة؛ إذ تحوّلت في فترة وجيزة إلى سوق تجارية رائجة لاستيراد منتوجات الشام وتسويقها في الحجاز، وتصدير خيرات نجد والحجاز واليمن والهند إلى بلاد الشام وإستانبول، وذلك عبر الخط الحديدي. ومن ثم أخذت أسواق المدينة تكتظ بالتجار والبائعين والمشتريين، وتوسّعت أوعية العمل والتجارة وتنوّعت، وتصاعد الطلب في سوق العمالة الوافدة. وعلى هدي هذه المتغيرات شهدت المدينة المنورة تطوراً ديمغرافياً سريعاً، حيث وفد إليها الناس من بقاع الأرض الإسلامية طلباً للعمل والتوطن، والرزق والمعاش،

³⁴ عبد الباسط بدر، التاريخ الشامل للمدينة المنورة (المدينة المنورة: د.ن، 1414هـ/1993م)، ج3، ص27-30.

³⁵ المرجع نفسه، ص32-33.

³⁶ المرجع نفسه، ص237.

و بموجب ذلك نشطت حركة البناء، وارتفعت أسعار الأراضي السكنية والتجارية، وقفز عدد السكان من عشرين ألفاً عند افتتاح الخط الحديدي عام 1326هـ/1908م، إلى ثمانين ألفاً عند بداية الحرب العالمية الأولى.

وفي ظل هذا التحول الاقتصادي والاجتماعي عمدت حكومة الاتحاد والترقي إلى جعل المدينة المنورة محافظة مستقلة، ومرتبطة مباشرة بوزارة الداخلية العثمانية في إسطنبول. ويبدو أن الاتحاديين قد اتخذوا هذا القرار ذريعة لعدم ثقتهم في ولاء الشريف حسين في مكة لسلطانهم في إسطنبول. و بموجب ذلك عينوا علي رضا الركابي محافظاً على المدينة المنورة، وأدخلوا حزمة من التعديلات الإدارية التي كانت تصب في معين توجهاتهم التحديثية، حيث أصدروا مرسوماً يقضي بإلغاء وظيفة المحتسب، وإنشاء إدارة جديدة باسم "البلدية"، ثم نقلوا صلاحيات المحتسب إلى رئيس البلدية، وحددوا مسؤولياته ومهامه الإدارية والتنظيمية، وعينوا محمد سعيد الشصلي رئيساً لهذه البلدية عام 1330هـ/1911م، وجعلوه تابعاً إدارياً لمحافظة المدينة الذي أوكلت إليه مهمة الإشراف على الإدارة العامة، وقضايا التخطيط وال عمران، ومراقبة الأسواق، وتحقيق الأمن والعدالة بين الناس؛³⁷ إلا أن هذا القرار كان له تبعات سلبية مستقبلاً، لأنه شجّع الشريف حسين على مناهضة فكرة توصيل الخط الحديدي بمكة المكرمة، وذلك إمعاناً في عداوته للخلافة العثمانية، وسعيه الدؤوب لتأسيس خلافة عربية-إسلامية، يُعقد له لواء سيادتها وقيادتها في جزيرة العرب، وقد تجلّى هذا المنحى في انحيازه لمعسكر الحلفاء ضد الدولة العثمانية، وإسهامه في تدمير خط سكة حديد الحجاز أثناء الحرب العالمية الأولى.

أما حيفا فقد كانت أنموذجاً آخر من نماذج التطور الاقتصادي والاجتماعي والسياسي الذي أحدثه خط حديد الحجاز في المنطقة، علماً بأن الغرض من ربط حيفا

³⁷ المرجع نفسه، ص 39-40.

بخط سكة حديد الحجاز، لم يكن قاصراً على توصيل مواد البناء والتشييد الخاصة بالخط الحديدي الرئيس؛ بل شمل نقل الحجاج القادمين عبر البحر المتوسط عن طريق ميناء حيفا إلى الحجاز، وسهّل أيضاً تصدير منتجات بلاد الشام إلى الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية، واستيراد مصنوعات تلك الدول وتسويقها في الشام والبلاد العربية، وفي الوقت نفسه خلّص الدولة العثمانية من هيمنة القوات الفرنسية المشرفة على خط حديد دمشق-بيروت، وفكّ أسرها من رقابة القوات البريطانية المفروضة على حركة الملاحة عبر قناة السويس.³⁸ وبذلك غدت حيفا ميناءً عثمانياً نشطاً، ومركزاً صناعياً مرموقاً؛ حيث أُسّست فيها رئاسة إدارة خط سكة حديد الحجاز، والورش الخاصة بصيانة القطارات والسكة، وزاد بها عدد المباني الحكومية والبعثات الدبلوماسية، وتضاعف عدد المحلات التجارية، وأقيمت المدارس الحكومية ومدارس الجاليات، وظهرت الأندية الثقافية والرياضية، وأشهرها النادي الأرثوذكسي، ونادي الأرض، والنادي العربي الكاثوليكي، والنادي اللاتيني، وجمعية الشبان المسلمين، والجمعية الإسلامية، والجمعية المسيحية، وجمعية النهضة الاقتصادية العربية. وأُسّست فرق رياضية لكرة القدم، وكرة السلة، والملاكمة، والكشافة البحرية، وظهرت الصحف والمجلات الفكرية، ونذكر منها "مجلة النفائس" التي كان صاحب امتيازها خليل بيدس، و"جريدة الكرمل" التي أصدرها نجيب نصّار.³⁹

وبفضل هذه النهضة التجارية والعمرانية شهدت حيفا عدة تحولات ديمغرافية واقتصادية، تمثلت في الزيادة الطردية لعدد السكان، وتنوّع أنشطتهم الاقتصادية والثقافية والاجتماعية كما سبقت الإشارة إليها، فالجدول رقم (3) يعطينا صورة حيّة عن النقلة الديمغرافية التي شهدتها حيفا بعد تشييد الخط الحديدي عام 1323هـ/1905م.

³⁸ See Johnny Mansour, "The Hijaz-Palestine Railway", pp. 6-14; Walter Pinhas Pick, "Meissner Pasha and Construction of Railways", p.184.

³⁹ See Johnny Mansour, "The Hijaz-Palestine Railway", pp. 6-14;

جدول رقم (3): النمو السكاني في حيفا⁴⁰

النمو السكاني	السنة
1000 نسمة	1800م/ 1215هـ
3000	1860م/ 1277هـ
6000	1880م/ 1298هـ
15000	1905م/ 1323هـ
23000	1914م/ 1334هـ

زبدة القول، إن التطور الذي شهدته مدينة حيفا في الفترة بين 1323هـ/1905م و1334هـ/1914م، يؤكّد أن الخط الحديدي قد أحدث طفرة نوعية في البنية الديمغرافية للمنطقة، وصاحب ذلك تحديث في الأنشطة الاقتصادية، وسبل كسب العيش، لازمهما تواصل اجتماعي بين الفئات المختلفة التي جمعتها مدينة حيفا بين ظهرانيتها. ولم تكن مثل هذه الطفرة النوعية قاصرةً على حيفا والمدينة المنورة؛ بل انسحبت على كل المدن الرئيسة التي تقع على جنبات الخط الحديدي، وبدرجة أقل على المحطات الصحراوية والقرى التي تأثرت بدرجات متفاوتة نتيجة استحداث سكة حديد الحجاز الحميدية.

5. الحرب العالمية الأولى وتداعياتها

بعد اندلاع الحرب العالمية الأولى ومساندة الدولة العثمانية للمعسكر الألماني، ظهرت أهمية الخط الحديدي وخطورته العسكرية على الحلفاء؛ لأنه مكّن العثمانيين من إحكام قبضتهم على الحجاز، وسيناء، وجنوب فلسطين، ولا شك أن هذا الواقع قد دفع قوات الحلفاء تحت قيادة لورانس (Lawrence) العرب،⁴¹ والشريف حسين،

⁴⁰ المرجع نفسه، ص7.

⁴¹ هو توماس إدوارد لورانس (Thomas Edward Lawrence) (1306هـ-1354هـ/1888-1935م)، الشهير بلورانس العرب، قام بدور فاعل في قيادة قوات الثورة العربية عام 1335هـ/1916م ضد الدولة العثمانية، وذلك عبر تقديم النصح والإرشاد العسكريين اللازمين لتوجيه مسار الثورة العربية لصالح قوات الحلفاء. وقبل وفاته في مدينة أكسفورد كتب سيرته الذاتية: "أعمدة الحكمة السبعة"، التي بلورت جوانب مهمة من تاريخ حياته الذي

وأنصارهما من أعراب الجزيرة العربية إلى تخريب الخط الحديدي، ونسف جسوره، ونزع قضبانه في عدّة أجزاء منه. وكانت ذريعة الشريف حسين ومن خلفه القوات البريطانية، تتمثل في احتمال قيام أحمد جمال باشا قائد الجيش العثماني الرابع باستغلال سكة حديد الحجاز في نقل قواته لضرب الثورة العربية في الحجاز.

وأخيراً أفضت هذه الأعمال التخريبية إلى تقطيع أوصال الخط الحديدي، وتعطيل مساره الرابط بين دمشق والمدينة. وبعد أن وضعت الحرب أوزارها قُسم خط سكة الحجاز إلى ثلاثة أقسام رئيسية: قسم سوريا تحت إدارة القوات الفرنسية، وقسم الأردن تحت إدارة القوات البريطانية، وقسم الحجاز تحت إدارة الشريف الحسين. فالجزء الشمالي الواقع تحت إدارة قوات الحلفاء تمّت صيانتته، وإعادة تأهيله عام 1340هـ/1921م، واستأنف العمل بين دمشق ومعان؛⁴² أما الخط الواصل بين معان والمدينة فقد حاول الشريف حسين صيانتته بمعاونة القوات البريطانية، إلا أن تلكؤ حلفائه البريطانيين دفعه إلى إعادة تأهيل الخط بواسطة عمالة محلية، لم تتمكن من صيانتته بالمواصفات المطلوبة، وقد انعكس ذلك على فاعلية أدائه بين دمشق والمدينة، حيث أضحت الرحلة تستغرق اثني عشر يوماً بدلاً من أربعة أيام،

قضاه مع البدو، والمعارك التي خاضها مع الملك فيصل بن الحسين، وفلسفته في الحياة بعد هذه التجربة التي حولته إلى إنسان أسطوري، استطاع أن يحوّل القبائل المتناحرة في جزيرة العرب، التي كانت لا تدين لأحد أبداً، لتقف صفاً واحداً مع الحلفاء ضد الدولة العثمانية. وقد نشر الناقد الإنجليزي جيرمي ولسون (Jeremy Wilson) مراجعة جيّدة الصنعة لأعمدة الحكمة السبعة في كتابه الموسوم بـ "اللامتني"، حيث تحدث بإسهاب فيها عن المعاناة الروحية التي كان يمرّ بها لورانس، وكيف قادته ليصبح شخصية أسطورية خلّدها التاريخ. وأخيراً عُرض أعمدة الحكمة السبعة في فيلم درامي، اشترك فيه الممثل المصري عمر الشريف، والممثل الشهير أنتوني كوين (Anthony Quinn)، وكان بطل الرواية بيتر أوتول (Peter Hotel). إلا أن هذا العمل الدرامي قد واجه نقداً أكاديمياً لاذعاً، لأنه من وجهة نظر بعض النقاد يفتقر إلى التوثيق التاريخي، ويميل إلى التصور الدرامي في عرض شخصية لورانس العرب ودوره في الثورة العربية ومناهضة الخلافة العثمانية.

⁴² See Johnny Mansour, 'The Hijaz-Palestine Railway,' p. 336.

وأخيراً تَوَقَّف الخط الحديدي داخل الحجاز،⁴³ وتحوّلت فروعها العاملة في بلاد الشام إلى أداة استعمارية قيّمت لخدمة قوات الحلفاء، وأعداء الجامعة الإسلامية.

تأهيل خط سكة حديد الحجاز: التحدي والاستجابة

بعد أن وضعت الحرب العالمية أوزارها، أصدرت الحكومة العثمانية في 14 ذي الحجة 1334هـ/18 أغسطس 1921م قانوناً يقضي بإلحاق خط سكة حديد الحجاز بنظارة الأوقاف في أنقرة، بحجة أنه وقف إسلامي،⁴⁴ وقسمت ريعه إلى قسمين، قسم يصرف على عمارة الحرمين الشريفين، والقسم الآخر على خدمات تيسير الحج وراحة حجاج بيت الله الحرام.⁴⁵ وفي مؤتمر لوزان (Lausanne Conference) الذي عُقد عام 1343هـ/1924م، قرّر المؤتمر تقسيم خط سكة حديد الحجاز بين الدول (قوات الانتداب الفرنسية في سوريا، وقوات الانتداب البريطانية في الأردن، وملك نجد والحجاز) التي يمر بها الخط، وأيدت عصبة الأمم هذا القرار في العام الذي يليه وعُدَّ قراراً نهائياً.⁴⁶ وبموجب هذا الإعلان استولت قوات الانتداب الفرنسية في سوريا على خط سكة حديد الحجاز الواقع داخل حدود سلطاتها، وجعلته تابعاً لشركة سكة حديد الشام وحمّاه، وتمديداتها. وقد علّق على هذا الاعتداء أحد كتّاب مجلة المنار بقوله: إنه اعتداء "على الشرع الإسلامي نفسه، وعلى المصالح الإسلامية الخاصة

⁴³ عبد الباسط بدر، التاريخ الشامل للمدينة المنورة، ص133.

⁴⁴ الوقف في عرف الشرع يعني حبس العين الموقوفة على وجه تعود به منفعتها إلى ما وقفت له، وتظل ثابتة لا تملك ولا يتصرف فيها ببيع ولا رهن ولا غير ذلك مما يخل بغرض الواقف، وينافي نص الشارع.

⁴⁵ "سكة الحديد الحجاز"، المنار، مج 25، ج 3، 1342هـ/1924م، ص201.

⁴⁶ إبراهيم حاج عبدي، "من أروع إنجازات السلطان عبد الحميد: الخط الحديدي الحجازي في الذكرى 96 لافتتاحه: أضخم مشروع للنقل ربط دمشق بالمدينة المنورة ليقدم خدمات لحجاج بيت الله الحرام"، جريدة الرياض (العدد: 13661، 16 شوال 1426هـ/18 نوفمبر 2005م).

بالمسلمين [...] و] ضربة موجهة إلى قلب الإسلام".⁴⁷ وعليه يرى هذا الكاتب أن تجزئة الخط الحجازي بالكيفية المشار إليها أعلاه "جناية عالية لا يجوز التسامح فيها البتة، لأن بعض أقسامه يضمن بقاء البعض الآخر، إذ منها ذو الربح الدائم، وبعضها لا ربح فيه في معظم السنة".⁴⁸ فلا غرو أن الكاتب محقٌ فيما ذهب إليه؛ لأن إحصاء عام 1913/1332م يوضح أن الخط الواصل بين دمشق والمدينة لم يكن مُربحاً، ولا يمكن استمرار العمل فيه؛ إلا بعد إضافة إيرادات خط درعا-حيفا، لأن كفته كانت راجحة على مجمل مصروفات خط سكة حديد الحجاز، كما هو وارد في الجدول رقم (4):

جدول رقم (4): مصروفات الخط الحديدي⁴⁹

الإيرادات (ليرة عثمانية)	المصروفات	العجز/الربح	
191374	221430	- 30056	دمشق-المدينة
92421	29599	+ 62822	درعا-حيفا
283795	251029	+ 32766	الجملة

في ذي القعدة 1353هـ/مارس 1935م، بعث أندرو ريان (Andrew Ryan) خطاباً إلى السير جون سيمون (John Simon)، أوضح فيه التحفظات التي أثارها الحكومة السعودية عام 1347هـ/1928م، تجاه إعلان لوزان الذي لا ينسحب على طبيعة خط سكة حديد الحجاز الوقفية، ويقدم في شرعية ملكيته القائمة على الشيوخ وريعه المخصّص لخدمة الحرمين الشريفين، ويوصي ريان في نهاية خطابه الحكومتين البريطانية والفرنسية بالتمسك بإعلان لوزان دون الانصياع لموقف الحكومة السعودية،⁵⁰ وأخيراً

⁴⁷ "سكة الحديد الحجاز"، المنار (مج 25، ج 3، 1342هـ/1924م)، ص 204.

⁴⁸ المصدر نفسه.

⁴⁹ المصدر نفسه.

⁵⁰ خطاب من السير أ. ريان إلى جون سيمون، 11 فبراير 1935م، انظر

ينقل على لسان وزير خارجية المملكة العربية السعودية، فيصل بن عبد العزيز، رغبة المملكة في صيانة الخط الحديدي وإعادة تأهيله، دون التنازل عن حقها في مناقشة ملكية الخط، ووحدته، وكيفية الاستفادة من ريعه،⁵¹ ثم يدعو إلى قيام مؤتمر آخر تناقش فيه القضايا الفنية المرتبطة بإعادة تأهيل الخط الحديدي، وتجاوز الإشكالات التي أثّرت في مؤتمر حيفا عام 1348هـ/1929م.⁵²

وفي 18 جمادى الثاني 1354هـ/16 سبتمبر 1935م، اقترح القائم بأعمال مفوضية الحكومة البريطانية في جدة، أ. س. كلفرت (A. S. Calvert)، عقد مؤتمر آخر في حيفا في 12 رجب 1354هـ/10 أكتوبر 1935م، لمناقشة قضايا الصيانة، والتأهيل الفني، والكلفة المالية لإعادة تسيير خط سكة حديد الحجاز.⁵³ وقد ثمن هذا الاقتراح وزير الخارجية السعودي في خطاب بعثه إلى كلفرت، جاء فيه: "اغتنم هذه الفرصة لإفادتكم بأن حكومة جلالة الملك قد اطلعت على ما جاء [في مذكرتكم]، وهي تشكر للحكومة البريطانية اهتمامها بإعادة تسيير خط سكة حديد الحجاز الذي سيعود تشغيله بالفائدة على سائر البلاد التي يمر فيها [...] وتوافق على برنامج الأبحاث التي يجري درسها في المؤتمر [...] وسأوافيكم بأسماء المندوبين من حكومة جلالتهم".⁵⁴ وبالفعل انعقد مؤتمر حيفا في التاريخ المشار إليه، وحضره من الجانب البريطاني-الفلسطيني السيد س. ر. وب (C. R. Webb)، مدير عام خط سكة حديد فلسطين، والسيد م. أ. كوتشن (H. A. Cotching)، كبير المهندسين الميكانيكيين لخط

⁵¹ خطاب الأمير فيصل بن عبد العزيز، وزير خارجية السعودية إلى السير إندرو ريان، 13 شوال 1353هـ/18 يناير 1935م. المصدر نفسه، ص 292-293.

⁵² خطاب من السير أ. ريان إلى جون سيمون، 11 فبراير 1935م. المصدر نفسه، ص 292.

⁵³ خطاب من أ. س. كلفرت إلى وزير خارجية المملكة العربية السعودية، 16 سبتمبر 1935م، المصدر نفسه، ص 297.

⁵⁴ خطاب وزير خارجية المملكة العربية السعودية إلى السيد أ. س. كلفرت، 2 جمادى الثاني 1354هـ/31 أغسطس 1935م. المصدر نفسه.

سكة حديد فلسطين، والسيد ف. أبكار يوس (F. Abcarius)، كبير مساعدي أمين الخزانة الفلسطينية، ومن الجانب الفرنسي-السوري السيد م. فاسيله (M. Vasselet)، كبير مفتشي الشركات المتعاقدة والأشغال العامة، والسيد م. لالين (M. Lalanne)، مفتش إدارة الشركات المتعاقدة، والسيد م. قاسك (M. Gasc)، أحد موظفي شركة خط سكة حديد سوريا، ومن الجانب السعودي السيد فؤاد بك حمزة، والسيد خالد بك الحكيم، والسيد أسعد أفندي فاجح، والسيد محمد أفندي كنعان، ثم تباحث المؤتمر في قضايا الصيانة وتسيير الخط الحديدي، وخلصت مداوالاتهم، التي استمرت قرابة الأسبوع، إلى تحديد الكلفة المالية لصيانة خط سكة حديد الحجاز، وإعادة تسييره باثنين وتسعين ومائة ألف جنيه إسترليني، تُدفع من خزينة المملكة العربية السعودية، وسوريا، وفلسطين؛ إلا أنهم لم يتفقوا حول آليات الدفع، وتحديد النسب الواجب سدادها على كل دولة.⁵⁵ وظل الحوار قائماً بين الأطراف الثلاثة إلى أن اندلعت الحرب العالمية الثانية عام 1358هـ/1939م، وعُطّلت كل المساعي الرامية إلى إعادة تسيير خط سكة حديد الحجاز.

وبعد نهاية الحرب العالمية الثانية عُقد أول اجتماع لإعادة تأهيل خط سكة حديد الحجاز في الرياض عام 1375هـ/1955م، حيث حضره وفدٌ يمثل المملكة العربية السعودية، والمملكة الأردنية الهاشمية، وسوريا، بيد أن الأطراف الثلاثة لم تصدر قرارات حاسمة بشأن إعادة التأهيل؛ بل اكتفت بإصدار مرسوم يقضي بتشكيل هيئة عليا للخط تتكوّن من وزراء المواصلات في البلدان الثلاثة،⁵⁶ وتبلورت مداورات هذه اللجنة في توقيع عقد مع شركات يابانية وإسبانية وعربية لصيانة الخط الحديدي

⁵⁵ وقائع مؤتمر حيفا، 10-17 أكتوبر 1935م. المصدر نفسه، ص307-308.

⁵⁶ إبراهيم حاج عدي، "من أروع إنجازات السلطان عبد الحميد" جريدة الرياض (العدد: 13661، 16 شوال

1426هـ/18 نوفمبر 2005م).

وإعادة تشغيله، ويبدو أن هذا التعاقد لم يف بتطلعات المتعاقدين، الأمر الذي دفعهم إلى فسخ العقد عام 1382هـ/1962م، وتعاقدهم مع شركة بريطانية لتنفيذ المشروع. وبالفعل شرعت الشركة في صيانة الخط الحديدي الواقع جنوب الأردن وداخل الأراضي السعودية؛ ولكنها توقّفت عن العمل عام 1391هـ/1971م، نظراً لتصاعد الكلفة المالية، وتشديد عدد من الطرق البرية، وخطوط الملاحة الجوية داخل المملكة العربية السعودية والدول المجاورة لها.⁵⁷ وتجددت فكرة إعادة التأهيل مرة أخرى عام 1399هـ/1978م؛ حيث تمّ الاتفاق بين المملكة العربية السعودية، وسوريا، والأردن على إنشاء خط سكة حديد عريض يربط بين هذه الأقطار الثلاثة، ووضعت دراسات للمشروع، ووقع الاختيار على شركة دوش كنسول البريطانية لتحضير الدراسات الفنية اللازمة، وكُلّفت كل دولة بأن تقوم بتنفيذ الخط الواقع داخل حدودها السياسية؛ إلا أن هذه المبادرات طواها النسيان، ولم تر النور إلى تاريخ هذه اللحظة.

خاتمة

أشرنا أعلاه إلى أن فكرة الجامعة الإسلامية قامت على دعامين أساسيين، هما: الخلافة، والحج. فالسلطان العثماني عبد الحميد الثاني أراد أن يتخذ من الحج وسيلة عملية لجمع الصف الإسلامي حول الخلافة، ومن ثم قام بإنشاء الخط الحديدي الحجازي؛ حتى يظهر أمام الناس في عباءة خادم الحرمين الشريفين، ويخطب ودّ جماهير المسلمين تجاه حركة الجامعة الإسلامية. ويبدو أنه قد أفلح في تحقيق هذا المسعى نسبياً، لأنه استطاع، حسب رأي السفير البريطاني في إستانبول، أن يظهر أمام ثلاثمائة مليون مسلم في حُلّة الخلافة السياسية والزعامة الروحية للمسلمين بعد أن شيّد خط سكة حديد الحجاز. فالسفير محقّ فيما ذهب إليه؛ لأن الخط الحجازي أسدى

⁵⁷ See James Nicholson, *The Hejaz Railway*, 336; Muhammed Babelli, "The Hijaz Railway", *Intellectual Sections- Macrophone Magazine*, online.

خدمات جليلة لحجاج بيت الله الحرام، حيث استطاع حجاج الشام والأناضول قطع المسافة بين دمشق والمدينة المنورة في أربعة أيام فقط بدلاً من أربعين يوماً، كما أحدث الخط أيضاً طفرة اقتصادية، ونقله عمرانية في المنطقة، وأسهم في تطور خدمات الحرمين الشريفين، وإضاءة المدينة المنورة بالكهرباء لأول مرة في تاريخها، وترقيتها إلى محافظة مستقلة، وتابعة مباشرة إلى وزارة الداخلية العثمانية في إسطنبول. وتتجلى عند هذا المنعطف جاذبية الأراضي المقدسة، وفاعلية دورها في جمع الصف الإسلامي خلف القيادة السياسية. لذا فإن فكرة تدمير خط سكة حديد الحجاز، كانت تستمد حجيتها الاستعمارية من مؤامرة حبك الحلفاء أطرافها من أجل تحطيم هذا البعد الوحدوي المرتبط دينياً بالأراضي المقدسة، وسياسياً بإسطنبول. وفي نسق هذا التوجُّه الاستعماري عارضوا دعوة المملكة العربية السعودية القاضية بإعادة تأهيله بحجة أنه وقف إسلامي لخدمة الحرمين الشريفين، وبموجب ذلك عمدوا إلى تقطيعه إلى أوصال بين سوريا والأردن والسعودية، الأمر الذي حدا بأحد كُتَّاب مجلة المنار إلى وصف فعلتهم هذه بأنها "ضربة موجَّهة إلى قلب الإسلام"؛ فلعل هذه الفرضية تدفع صنَّاع القرار الاستراتيجي في المنطقة إلى إمعان التفكير في الحكمة الكامنة وراء شرعية خط سكة حديد الحجاز الوقفية، وتدقيق النظر في ضرورة إعادة تأهيله باعتباره رمزاً من رموز الوحدة الإسلامية، وعروةً من عُرى الترابط بين دول العالم العربي في عصر العولمة القائم على فلسفة الاتصال مع الآخر.